

L'enquête du mois : La sécurité sur le réseau

*L'enquête du mois :
La sécurité sur le réseau*

TCL



Dans le dernier classement des réseaux de transports en commun urbains paru fin 2003, il apparaît que le réseau TCL est très mal placé sur le thème de la sécurité. En effet, sur 23 réseaux pris en compte par ce classement du magazine « Rail et Transport », le réseau lyonnais arrive bon dernier. Ce modeste reportage a pour but de tenter de comprendre d'où proviennent ces médiocres résultats et d'essayer d'y trouver quelques remèdes.

Les bons points de la politique du réseau en matière de sécurité pour ses clients et son personnel :

Malgré de piètres résultats, il apparaît néanmoins que de nombreux efforts ont été effectués par le SLTC pour tenter d'améliorer la sécurité sur le réseau dont elle a la gestion. En effet, les véhicules et stations (métro et tramway) ont tout d'abord été dotés d'une vidéosurveillance qui permet de visualiser en permanence la circulation des personnes. De plus, depuis quelques mois, un accent particulier est mis sur le réseau de surface, notamment sur les lignes de nuit qui sont souvent plus touchées par les actes de violence. Les

voitures de nuit doivent en effet depuis peu toutes être équipées des véhicules les plus modernes, équipés de vidéosurveillance embarquée, afin de limiter, du moins, de décourager ces actes. On retiendra l'exemple particulièrement significatif de la ligne 11 dont les deux voitures de nuit auparavant équipées de vieux ER100 ont été équipées intégralement de Cristalis qui, eux, comportent une surveillance vidéo.

De plus, un affichage spécifique a été mis en place sur tous les véhicules du parc, sans exception, afin de mettre en garde les éventuels fauteurs de trouble ou agresseurs. Ce message a également été mis en place suite à la législation en vigueur, concernant les libertés individuelles.



La question que tout le monde se pose est alors la suivante : l'insécurité sur le réseau TCL n'est-elle pas liée au fort taux de fraude ?

Le fraudeur est-il forcément l'agresseur ? Il faut être prudent avec cette question car de nombreux contre-exemples existent dans d'autres réseaux français ou étrangers...

La gestion des alarmes sur le réseau :

Le rôle du PCC (Poste de Commande Centralisé) de la Part Dieu et des UT (Unités de Transport) est essentiel dans la gestion des incidents. Ces entités centralisent les appels de détresse et préviennent soit les forces de l'ordre, soit les équipes de sécurité du réseau (SPI : Service de Prévention et d'Intervention). En effet, la SLTC possède ses propres équipes d'intervention qui sillonnent le réseau du matin au soir.

Ce service interne est souvent remis en question face à son manque d'efficacité, souvent lié au peu de pouvoirs qui sont donnés à ces équipes. Ci-contre un de leurs véhicules qui ressemble étrangement à ceux de la BAC (Brigade Anti-Criminalité) mais dont la vocation est toute autre.



Lorsqu'une intervention a eu lieu sur un véhicule, une équipe de techniciens appartenant au service SPI et assermentée est ensuite chargée de récupérer les images de la vidéosurveillance (disque durs qui enregistrent les mouvements grâce aux caméras) qui sont ensuite transmises à la police pour enquête. Il est à noter qu'un dépôt de plainte est nécessaire à cette procédure.

Malgré tous ces efforts, l'insécurité reste importante sur le réseau TCL

Et pourtant elles sont partout. Elles nous scrutent dans l'ombre comme en plein jour, elles nous épient prêtes à donner l'alerte en cas de danger. Notre réseau est pourtant truffé de ces petites caméras qui nous filment à tout instant ou presque dans les couloirs du métro, dans les stations de tramway, à l'intérieur des bus... Les clients du réseau déambulent ainsi dans un univers proche du « loft » dont certains critiquent les aspects voyeuristes.



Dans le métro, dans les stations de tramway, dans les bus, les systèmes de sécurité sont partout autour de vous.



Le plus grand manque qui nous semble faire défaut au réseau en terme de sécurité est celui de la présence humaine, surtout aux heures tardives. Les problèmes de sécurité se posent en effet en général après 21 heures, même si les actes d'incivilité sont aussi souvent perpétrés en pleine journée. La présence sur le terrain est en effet très importante, notamment sur le réseau métro mais dès l'arrivée de la nuit, cette présence que nous pensons primordiale pour préserver le sentiment de sécurité des clients devient insuffisante, voire inexistante. Les nombreux « Points Contact » sont alors fermés et le silence présent dans la majeure partie des stations de métro est parfois pesant. Il nous semble pourtant qu'une plus forte présence d'agents de ligne, de sécurité, de médiation, participerait à encourager les clients à emprunter le réseau de nuit qui en deviendrait d'autant plus attractif.

