

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 juin 2026

VISANT À OFFRIR DES RÉPONSES IMMÉDIATES AUX PHÉNOMÈNES TROUBLANT L'ORDRE PUBLIC, LA SÉCURITÉ ET LA TRANQUILLITÉ DE NOS CONCITOYENS - (N° 2850)

Adopté

N° CL456

AMENDEMENT

présenté par

M. Bernalicis, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, Mme Bentorki, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 14 BIS

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, les député.es du groupe LFI souhaitent supprimer l'expérimentation de caméras frontales sur les véhicules de transport public ferroviaire.

L'article propose de reconduire une expérimentation prévue par la loi sécurité globale n° 2021-646 du 25 mai 2021, qui prévoyait que pour l'analyse exclusive des accidents ferroviaires il était possible de placer une caméra frontale sur les trains.

Le recours aux caméras pour tous les aspects de la sécurité, de la sûreté et de la prévention des atteintes à l'ordre public est problématique. Le déploiement massif des caméras sur tous ces aspects et sur tout le territoire produit un effet cumulatif problématique et dangereux : si tous les transports publics sont équipés (depuis la loi relative à la sûreté dans les transports, les tramways sont par exemple équipés de caméras extérieures), si l'on déploie la vidéosurveillance dans les rues, les abords immédiats des commerces, nous créons un maillage de surveillance considérable. La

croyance dans l'efficacité de la vidéosurveillance pour analyser et prévenir les risques est une impasse. La vidéosurveillance modifie substantiellement le comportement des agents qui s'en remettent à la technique plutôt qu'à la prévention des risques.

Plus concrètement, concernant les caméras extérieures sur les véhicules, cela suppose l'enregistrement d'une quantité massive d'images sur la voie publique et notamment des images relevant d'une protection renforcée de la vie privée : le domicile. Cet enregistrement est inévitable et aucun dispositif, même de floutage automatique, ne permet de prévenir cette atteinte grave et massive à la vie privée.

Enfin, nous craignons que cet équipement ne devienne une porte ouverte à des finalités extérieures à l'objectif initial de sécurité ferroviaire et des accidents. Alors que la société glisse vers une hypersurveillance généralisée, il paraît nécessaire de résister à la multiplication d'instruments qui risquent de nourrir et de normaliser cette logique de contrôle permanent.

Ce technosolutionnisme reste une impasse et esquive, en l'espèce, l'enjeu de la sécurisation des voies ferrées, ainsi que leur modernisation.