



La construction progressive d'une démarche d'agglomération en matière de prévention et sécurité

L'agglomération grenobloise

Laurent Richard, référent thématique prévention-sécurité pour Grenoble Alpes Métropole (la Métro), retrace cette démarche qui s'est construite petit à petit, dans le cadre de la politique de la ville, à travers des projets partagés et dans une logique ascendante, des communes vers l'agglomération.

Dès 1992, une dizaine de communes de l'agglomération ont décidé de mettre des moyens en commun pour soutenir des actions de prévention de la délinquance dépassant l'échelle communale ou apportant une plus-value intercommunale. Cette réflexion, conduite avec l'État et le monde associatif, a donné lieu à la création de l'association intercommunale de prévention de la délinquance, qui a cofinancé les premières actions intercommunales : lutte contre la violence et les incivilités dans les transports en commun, formation des acteurs, soutien aux missions locales dans le cadre du suivi des sortants de prison. La réflexion a également porté sur le maillage du territoire et l'organisation des instances (CCPD et CLS).

Cette démarche a largement nourri la conférence thématique d'acteurs de 1999 (regroupant élus et services des collectivités, associatifs et habitants), dont les travaux ont permis de rédiger la convention thématique prévention collective et sécurité du contrat de ville d'agglomération 2000-2006.

Ce document fixe, pour les 23 communes de la Métro, le cadre du contrat de ville autour de quatre objectifs : prévenir la délinquance ; améliorer la tranquillité publique ; coordonner, optimiser et simplifier les instances, les dispositifs et les niveaux d'intervention ; enrichir l'analyse des acteurs et des décideurs à travers la mutualisation, l'observation, l'évaluation et la formation.

Les rédacteurs de la convention avaient souhaité **laisser le temps aux acteurs d'expérimenter des actions de niveau d'agglomération** plutôt que de les définir à l'avance.

Aussi, sous l'impulsion de l'élue communautaire, du sous-préfet à la Ville, du procureur, un groupe de suivi « prévention-sécurité » ainsi que des moyens spécifiques se sont mis en place. Des référents techniques Métro et État animent la convention et suivent les projets. Entre 2000 et 2003, les lettres de cadrage – qui précisent les orientations annuelles de la programmation – traduisent les avancées des axes communautaires.

Ces orientations donnent lieu à des projets chaque année plus nombreux, portés ou confiés à des associations, des acteurs publics, ou conduits directement par la Métro en matière de : formation des acteurs (gestion de publics difficiles, prise en charge des victimes) ; suivi du

CLS transports en commun ; prévention de la récidive et accompagnement des sortants de prison ; accès aux droits ; approfondissement de l'observation, du diagnostic, de l'évaluation et de soutien aux instances locales.

L'évaluation produite par un cabinet extérieur en 2003 a pointé l'adhésion de l'ensemble des acteurs à ces axes communautaires, ce qui n'allait pas de soi en 1999. Concernant le **décloisonnement des pratiques, la mutualisation des moyens et l'élaboration de réponses nouvelles**, le niveau communautaire a produit des effets positifs et gagné en légitimité, tout en étant porteur de développement (observatoire de sécurité d'agglomération, étude Savu, CLSPD intercommunales). D'autres points émergent et notamment le besoin de mutualiser les approches dans la prise en charge des mineurs réitérants.

REGARD SUBJECTIF SUR CE DÉVELOPPEMENT

S'il est toujours difficile de porter une analyse sur sa propre organisation, nous pouvons relever quelques facteurs qui ont contribué à un développement sans heurts majeurs :

- un copilotage Métro-État du groupe de suivi donnant une direction claire aux acteurs tout en ménageant leur autonomie,
- le choix de développer une culture commune inter-institutionnelle,
- l'adhésion acquise à travers des projets partagés : du diagnostic à la création de réponses nouvelles, les acteurs ont expérimenté l'intérêt d'une démarche collective et non pas décrétée « d'en haut »,
- les moyens financiers et techniques dont s'est dotée la Métro afin d'impulser des méthodes ou des projets,
- une stratégie politique visant une construction prudente de la dimension communautaire à partir du bon niveau de subsidiarité. Il s'agit alors, idéalement, de se concentrer sur la recherche du « bon niveau d'action pour répondre au mieux aux problèmes posés » en faisant passer au second plan les stratégies d'acteurs. Ces différents facteurs ont contribué à établir du consensus sur des questions autrefois sensibles. Néanmoins, cette démarche peut être perçue comme lourde avec le risque de déboucher sur des dispositifs trop complexes. En dépit de ce dernier écueil – qui nécessite un contrôle par l'évaluation externe – le consensus acquis au fil des années devrait permettre aux projets engagés de se réaliser, malgré un contexte où la rénovation urbaine semble prendre le pas sur les autres thématiques de la politique de la ville. ■

Laurent RICHARD