

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

## LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N ° 1960

présenté par

Mme Lacroute, M. Sermier, M. Jacob, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Valérie Boyer, Mme Brenier, M. Breton, M. Brochand, M. Brun, M. Carrez, M. Cattin, M. Cherpion, M. Cinieri, M. Ciotti, M. Cordier, Mme Corneloup, M. Cornut-Gentille, Mme Dalloz, M. Dassault, M. de Ganay, M. de la Verpillière, M. Deflesselles, M. Rémi Delatte, M. Descoeur, M. Di Filippo, M. Diard, M. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme DUBY-MULLER, M. Pierre-Henri Dumont, M. Fasquelle, M. Ferrara, M. Forissier, M. Furst, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Goasguen, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Kamardine, Mme Kuster, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, M. Leclerc, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Lurton, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Marlin, M. Masson, M. Menuel, Mme Meunier, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, M. Poudroux, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, Mme Ramassamy, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Straumann, Mme Tabarot, M. Taugourdeau, M. Teissier, M. Thiériot, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Verchère, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

-----

**ARTICLE 33**

Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents d'une entreprise de sécurité privée qu'il missionne et soumise au livre VI du code de la sécurité intérieure, ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée.

---

La lutte contre la fraude est une problématique commune à l'ensemble des autorités organisatrices au regard du coût du transport public qui est, comme on le sait, structurellement déficitaire. Sur certains gros réseaux, la fraude coûte plusieurs millions d'euro par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an).

Afin de renforcer la lutte contre la fraude, le Sénat a étendu la possibilité aux agents assermentés d'un exploitant de service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règlements d'exploitation au profit d'autres entreprises de transport qui ne disposeraient pas elles-mêmes d'agents assermentés.

De plus, le sentiment d'insécurité dans les transports en commun peut constituer un véritable frein à leur fréquentation. Les transports collectifs et les gares figurent en effet parmi les espaces propices aux agressions et vols de toute nature. Si les usagers eux-mêmes sont le plus souvent victimes de cette délinquance, les personnels de conduite et de contrôle travaillant pour les opérateurs de transport font aussi régulièrement l'objet d'agressions physiques et verbales de la part d'usagers ou de tiers empruntant les voies de circulation.

Afin d'améliorer la sûreté dans les transports publics et le sentiment de sécurité des voyageurs, la loi du 22 mars 2016 permet aux opérateurs de se doter d'un service interne de sécurité. Cependant, à la lumière des expériences menées par certains opérateurs en Ile de France et validées par Ile de France Mobilités, les prestations de sociétés de sécurité privées (avec une présence visible et dissuasive d'agents de sûreté agréés par le Conseil National des Activités Privées de Sécurité (CNAPS)) pour des missions de sécurisation dynamique peuvent aussi s'avérer totalement adaptées pour les réseaux de surface, à des coûts compétitifs. L'objectif de cet amendement est ainsi de clarifier la possibilité pour les opérateurs de transport de recourir à ce type de services pour effectuer les missions de sûreté sur les réseaux qu'ils exploitent.

Toutefois, si l'amendement voté par le Sénat est positif, il ne va pas assez loin puisque l'article L. 2241-1 du code des transports, tel que sorti du Sénat, ne permet toujours pas aux entreprises de transport de s'attacher les services d'agents assermentés de sociétés de sécurité privée.

Pour les agents de sûreté externalisés, leur mission de sécurisation s'effectue à partir de véhicules suivant à courte distance les bus ou bien par une présence effective d'agents embarqués dans les bus ou tramways ou assurant une surveillance par point fixe dans les gares routières. Ils participent aux opérations de contrôle des titres en appui des services compétents des opérateurs de transport. Ils viennent également en renfort des forces de l'ordre lors que des opérations conjointes de contrôle sont organisées.

Il est donc proposé de revenir sur la rédaction du 4° de l'article L. 2241-1 du code des transports pour donner aux entreprises de transport plus de latitude dans l'organisation de la mission de lutte contre la fraude.