

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 98

présenté par

M. Saddier, M. Hetzel, M. Viry, M. Cinieri, M. Sermier, M. Lurton, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Vialay, M. de la Verpillière, M. Masson, Mme Bonnivard, M. Viala, Mme Duby-Muller, M. de Ganay, M. Bazin, M. Menuel, Mme Corneloup, M. Ferrara, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Reiss, M. Bony, Mme Genevard, Mme Dalloz et Mme Lacroute

ARTICLE 33

À l'alinéa 5, après le mot :

« mots : « »

insérer les mots :

« , les agents d'une entreprise de sécurité privée missionnée par l'exploitant et soumise aux dispositions du livre VI du code de la sécurité intérieure ».

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.

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.

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.