

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 novembre 2020

SÉCURITÉ GLOBALE - (N° 3527)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1092

présenté par

M. Diard, M. Abad, Mme Anthoine, M. Aubert, Mme Audibert, Mme Bassire, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, Mme Beauvais, M. Benassaya, Mme Blin, Mme Bonnard, M. Bony, M. Boucard, Mme Bouchet Bellecourt, M. Jean-Claude Bouchet, M. Bouley, M. Bourgeaux, Mme Boëlle, 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. Dive, M. Door, Mme Marianne Dubois, Mme Duby-Muller, M. Pierre-Henri Dumont, M. Ferrara, M. Forissier, M. Gaultier, Mme Genevard, M. Gosselin, M. Grelier, Mme Guion-Firmin, M. Hemedinger, M. Herbillon, M. Hetzel, M. Huyghe, M. Jacob, M. Kamardine, Mme Kuster, M. Larrivé, M. Le Fur, Mme Le Grip, Mme Levy, M. Lorion, Mme Louwagie, M. Emmanuel Maquet, M. Marleix, M. Menuel, Mme Meunier, M. Meyer, M. Minot, M. Nury, M. Parigi, M. Pauget, M. Peltier, M. Perrut, Mme Poletti, Mme Porte, M. Poudroux, M. Pradié, M. Quentin, M. Ramadier, M. Ravier, M. Reda, M. Reiss, M. Reitzer, M. Reynès, M. Rolland, M. Saddier, M. Savignat, M. Schellenberger, M. Sermier, Mme Serre, Mme Tabarot, M. Teissier, M. Therry, M. Thiériot, Mme Trastour-Isnart, Mme Valentin, M. Vatin, M. Viala, M. Vialay, M. Jean-Pierre Vigier, M. Viry et M. Woerth

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28, insérer l'article suivant:**

Le 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par les mots : « ainsi que les agents d'une entreprise de sécurité privée que l'exploitant missionne et soumise au 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 de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore, ce qui est proposé ici, 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'euros par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an).

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.