



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Sûreté ferroviaire - Nouveau pacte ferroviaire - Lutte contre les incivilités

Question écrite n° 23610

Texte de la question

M. Stéphane Trompille appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'avenir de la sûreté ferroviaire dans le cadre de la mise en concurrence à venir. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui prévoit l'ouverture à la concurrence de la SNCF avec d'autres opérateurs privés, introduit dans le code des transports, par son article 26, la possibilité pour le service interne de sécurité de la SNCF, la sûreté ferroviaire de réaliser sa mission au profit des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national, à leur demande. Créée en 1939, la sûreté ferroviaire, rattachée à la surveillance générale (SUGE), dispose d'un savoir-faire qui lui confère actuellement une efficacité dans la réalisation de ses missions de prévention et de sécurisation. Au demeurant, son périmètre d'action, depuis l'application de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016, a évolué, notamment par ses missions de lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs. Néanmoins, face aux recours toujours plus nombreux à la contractualisation des services de la SNCF et à sa mise en concurrence à venir, les membres de la sûreté ferroviaire craignent pour la pérennité du service interne à la SNCF qu'ils assurent aujourd'hui. L'ouverture à la concurrence qui sera prochainement appliquée à l'utilisation du réseau ne doit pas mettre à mal l'impératif de sécurité des espaces de transports face aux incivilités ou tout autre acte de malveillance. Aujourd'hui cet absolu est d'autant plus fort compte tenu du niveau actuel de menaces potentielles. Ainsi, il lui demande le rôle qu'entend attribuer le ministère à la sûreté ferroviaire lors l'ouverture à la concurrence du réseau ferré, à compter du 3 décembre 2019 pour les TER et TET et du 14 décembre 2020 pour les TGV. Il convient également de connaître les pistes du Gouvernement pour garantir la sécurité des infrastructures et des voyageurs dans les espaces de transports.

Texte de la réponse

La SUGE, service de sûreté générale de la SNCF, compte actuellement environ 2800 agents itinérants. Ces agents bénéficient d'une formation initiale et continue. Ils sont agréés, assermentés et armés, et bénéficient de prérogatives exorbitantes du droit commun, élargies par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite loi Savary. Ces prérogatives les distinguent, en particulier, des agents des entreprises de sécurité privée. En cas de nécessité, ils peuvent ainsi interdire l'accès au trains ou en faire descendre, comme sortir des gares, au besoin par la contrainte, des voyageurs. Ils peuvent constater les infractions à la police des transports et procéder à des fouilles de bagages ou à des palpations de sécurité avec le consentement des personnes. Ils peuvent procéder à des relevés non contraignants d'identité et retenir, avec l'accord d'un officier de police judiciaire (OPJ), un contrevenant dans l'attente de sa remise à un tel officier. La direction de la sûreté de la SNCF qui les emploie intervient comme prestataire au profit de diverses entités internes au groupe SNCF, ou externes comme les régions pour les TER ou d'autres entreprises ferroviaires comme Thalys ou Thello. Chaque client commande un volume annuel d'heure à la SUGE en fonction de sa politique de sûreté. Les réformes ferroviaires de 2014 et de 2018 ont, en matière de sûreté dans

les transports, pris acte de l'arrivée de nouveaux exploitants sur les marchés de transport de voyageurs, d'abord internationaux puis nationaux. Mettant à la disposition de tous ces opérateurs les compétences et l'expérience de la SUGE, elle a permis au service interne de sécurité de la SNCF d'assurer les prestations pour d'autres exploitants de services de transport ferroviaire que la seule SNCF. En contrepartie de ce service, la SUGE est, d'abord, confortée dans la programmation de son action par des contrats annuels conclus avec les bénéficiaires de ses prestations et, ensuite, rémunérée à un niveau équitable, contrôlé annuellement par l'Autorité de régulation des transports (ART). En particulier, la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a permis, d'une part, aux gestionnaires d'infrastructures et, d'autre part, aux autorités organisatrices de transport ferroviaire de commander des prestations de la SUGE. Ce faisant, le législateur a élargi les débouchés commerciaux de la SUGE. Conservant une grande attractivité en raison de la reconnaissance de son grand savoir-faire, la SUGE a bien sûr vocation à rester présente sur le réseau ferré. Du côté des agents privés de sécurité soumis au code de la sécurité intérieure, le constat est celui d'une profession en mutation. Le renforcement de sa régulation, par la création en 2011 du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) et la publication d'un code de déontologie en 2014, doivent permettre une montée en gamme des qualifications de ces professionnels. S'inscrivant en complémentarité de l'action des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, les agents privés de sécurité ont une mission de surveillance et de prévention. Par leurs actions, ils contribuent, à leur niveau, à la prévention des atteintes terroristes. Ainsi, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille ainsi qu'à des palpations de sécurité, lorsque les circonstances le commandent. Ces actions s'exercent sans empiéter sur les compétences propres des services de l'Etat en matière de lutte contre le terrorisme, qui mettent en oeuvre les orientations stratégiques arrêtées par la Commission interministérielle de la sûreté des transports terrestres (CISTTer), réunie à intervalle régulier depuis 2018. Enfin, compte tenu du poids relatif du coût de la sûreté dans les dépenses de fonctionnement des opérateurs, le financement de la sûreté n'appelle pas à court terme d'évolution.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Trompille](#)

Circonscription : Ain (4^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23610

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 octobre 2019](#), page 8571

Réponse publiée au JO le : [11 août 2020](#), page 5491