



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Devenir de la Surveillance générale (SUGE)

Question écrite n° 23796

Texte de la question

Mme Sabine Rubin interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le devenir de la Surveillance générale (SUGE), service de sécurité de la SNCF. Préalablement à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, voulue par l'Union européenne, et afin de la rendre possible, s'est opérée la séparation comptable des activités de la SNCF. Suite à ce changement, les missions de la SUGE ont été contractualisées, d'abord auprès des différentes activités de la SNCF désormais distinctes et, bientôt, auprès des opérateurs privés. De fait, l'activité de la police ferroviaire se trouve, elle aussi, ouverte à la concurrence, c'est-à-dire menacée par des entreprises de sécurité dont les prestations coûtent jusqu'à quatre fois moins cher que les siennes. Contrairement à ce qu'affectent de croire les apologistes de la concurrence libre et non faussée, cette différence de tarif n'est pas le reflet d'une défaillance de marché, mais le juste prix d'une expertise. Les agents assermentés de la SUGE protègent les personnels et les usagers depuis 1939 ; ils disposent en outre d'unités spécialisées, cynophiles, aériennes, de prérogatives et d'équipements inaccessibles aux mercenaires *low-cost*. D'ores et déjà, les agents sont contraints de se conduire en prestataires de leur propre entreprise. Appelés, pour une durée établie annuellement, par l'une ou l'autre activité de la SNCF, ils doivent compter leurs heures, et non plus s'adapter aux besoins de surveillance, de dissuasion et d'intervention. À terme, la SNCF est destinée à s'aligner sur les nouveaux entrants, qui feront appel à des agents privés d'une moindre efficacité, au mépris de la sécurité de ses personnels et de ses usagers, afin de satisfaire à l'ascétisme budgétaire ambiant. À ce titre, la disparition programmée de la SUGE constituerait une forfaiture et un acte d'inconscience. Il lui demande s'il prévoit, avant que se produise un drame prévisible, de financer la nécessaire survie de la SUGE au moyen d'une taxe sûreté obligatoire, comme c'est déjà le cas dans les domaines maritime et aérien.

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 aux 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 : [Mme Sabine Rubin](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (9^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23796

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [15 octobre 2019](#), page 8654

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