



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Devenir de la sûreté ferroviaire (dite SUGE)

Question écrite n° 24651

Texte de la question

Mme Emmanuelle Ménard attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur le devenir de la sûreté ferroviaire (dite SUGE). Créé en 1939, ce service s'est particulièrement développé depuis une trentaine d'années et compte actuellement quelques 3 000 agents répartis sur tout le territoire national. Chargé de lutter contre l'insécurité dans les emprises ferroviaires de la SNCF, il intervient dans les trains, dans les gares ainsi que sur l'ensemble du réseau et assure ainsi la sécurité des usagers. Le personnel de la SUGE bénéficie d'un statut de cheminot, leur formation initiale leur donne une grande connaissance des infrastructures, bâtiments et matériels roulants qui leur permet de lutter efficacement contre les incivilités, la délinquance quotidienne et le risque terroriste. Leur compétence nationale, leur capacité à relever certaines infractions, ainsi que la possibilité d'effectuer leurs missions en civil sont essentiels pour assurer pleinement la sécurité des usagers. Dotés de certaines prérogatives judiciaires, ils sont des auxiliaires efficaces aux services de la police et de la gendarmerie. Or, depuis 2015, avec la séparation des activités au sein de la SNCF, il est possible de requérir des opérateurs privés pour des prestations de sûreté en s'appuyant sur des contrats en volume horaire. Aujourd'hui, les agents interviennent uniquement en fonction de ces contrats, et non plus en fonction des besoins de sûreté. Plusieurs syndicats ont alerté la direction de la SNCF sur ce dispositif qui engendre une perte d'autonomie opérationnelle et décisionnelle dans la sûreté ferroviaire. Après le 1er janvier 2021, dès lors que le secteur sera privatisé et ouvert à la concurrence, il est raisonnable de penser que les entreprises ferroviaires privilégieront les contrats avec des entreprises de gardiennage d'une part et un appel beaucoup plus systématique aux forces de l'ordre (gendarmerie, police nationale et municipale) dont les interventions sont «gratuites». Ainsi, les usagers du transport ferroviaire en France risquent de ne plus être logés à la même enseigne selon, par exemple, l'investissement des régions, totalement détentrices de la décision sur le réseau TER et trains privés en matière de sécurité. Le risque de voir disparaître à terme le service de la SUGE est alarmant compte tenu des actes de délinquances violents régulièrement commis et du risque terroriste permanent. Dans ce contexte, le recours à des vigiles sans formation n'est pas souhaitable. Aussi, elle lui demande les mesures qu'elle entend prendre pour sauvegarder la sûreté des usagers sur le réseau ferroviaire dans les années à venir.

Texte de la réponse

La SUGE, service de sûreté générale de la SNCF, compte actuellement environ 2 800 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 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 de la qualité des prestations fournies par 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 faible poids du coût de la sûreté dans les dépenses de fonctionnement des opérateurs, le financement de la sûreté n'appelle pas aujourd'hui d'innovation, notamment par la voie d'un prélèvement obligatoire.

Données clés

Auteur : [Mme Emmanuelle Ménard](#)

Circonscription : Hérault (6^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24651

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 novembre 2019](#), page 10095

Réponse publiée au JO le : [27 octobre 2020](#), page 7595