



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Financement et avenir de la SUGE

Question écrite n° 24652

Texte de la question

M. Jean-Marc Zulesi attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les performances et l'utilité du service de sûreté ferroviaire (SUGE) qui mérite d'adapter son modèle économique et de préserver ses spécificités. Dans le contexte d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, et dans la logique de la loi Savary de 2016, M. le député s'inquiète de la place de la SUGE dans le dispositif de sûreté ferroviaire national, face à la concurrence accrue d'opérateurs privés. En effet le mode de financement actuel de la SUGE s'appuie sur une logique de contractualisation, tandis que la loi Savary autorise les exploitants de services de transports à se doter d'un service interne de sécurité. Or, compte tenu du niveau de certification et de qualification des agents SUGE (personnels du service public, assermentation, port d'arme de catégories B et D), il apparaît que le coût horaire de leurs prestations est logiquement et nécessairement supérieur à celui de la concurrence privée. Si la réforme ferroviaire a conforté la place de la SUGE en confirmant son rattachement à la *holding* de tête, sa capacité à pouvoir faire face à la concurrence dans un contexte de libéralisation du transport ferroviaire de voyageur pose question. Alors que l'Autorité régulatrice des transports (ex ARAFER) a pointé à plusieurs reprises le coût des prestations SUGE, M. le député s'inquiète que la sûreté des voyageurs et des réseaux ne soit plus organisée selon des considérations de qualité mais de prix. Même si le nombre d'heures commandées par les clients de la SUGE est en augmentation légère en 2019, les agents s'inquiètent peut-être légitimement d'un déficit concurrentiel à venir entre des agents de sécurité privée payés aux alentours de 20-25 euros de l'heure et aux prérogatives réduites, avec les agents du service public de la sûreté ferroviaire, assermentés, portant des armes de catégorie B et D aux prérogatives étendues et complémentaires de celles dévolues à la police nationale et à la gendarmerie nationale. Ainsi, comment assurer que la SNCF et les futurs entrants à l'avenir ne privilégieront pas les économies au détriment de la sûreté des agents et des usagers ? Dès lors, M. le député souhaiterait savoir comment le Gouvernement envisage de garantir et pérenniser l'action et le financement de la SUGE dans le contexte d'ouverture à la concurrence. Il souhaiterait également savoir quels sont les enseignements tirés de la mise en place du système de contractualisation depuis 2015. Il interroge notamment le Gouvernement sur l'éventualité de la création d'une taxe de sûreté sur le prix des sillons ou des billets, comme cela se fait dans le transport maritime et aérien. Enfin, à l'heure où se pose la question du *continuum* de sécurité, M. le député se questionne quant au rôle de la SUGE dans le futur Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale annoncé par le ministre de l'intérieur en octobre 2019. M. le député souligne que certains ajustements pourraient être réalisés afin de répondre à la réalité des situations rencontrées par ses agents. Par exemple les agents SUGE, bien que primo-intervenants dans les gares et dans les trains, ne sont pas repris dans la notion de péripole meurtrier de l'article L. 435-1 du code de sécurité intérieure. De même, les conditions d'exercice de certaines de leurs prérogatives récentes mériteraient d'être assouplies. Il faut par exemple anticiper de sept jours pour demander à ce qu'une équipe SUGE puisse travailler en civil. Il souhaiterait donc connaître ses intentions sur ces différentes questions.

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 : [M. Jean-Marc Zulesi](#)

Circonscription : Bouches-du-Rhône (8^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24652

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 20 janvier 2020

Question publiée au JO le : [19 novembre 2019](#), page 10098

Réponse publiée au JO le : [11 août 2020](#), page 5498