

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 novembre 2024

RELATIVE AU RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS - (N° 134)

Tombé

AMENDEMENT

N ° CL23

présenté par

M. Boucard, M. Bazin, M. Herbillon, Mme Petex, M. Cordier, Mme Sylvie Bonnet,
Mme Corneloup, M. Pauget et Mme Bazin-Malgras

ARTICLE 7

I. – À la première phrase de l’alinéa 2, substituer aux mots :

« sûreté des exploitants des »

les mots :

« sécurité mentionnés à l’article L. 2251-1 et des agents exerçant une activité mentionnée aux 1° ou 1° bis de l’article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure pour son propre compte ou pour le compte d’un exploitant de ».

II. – En conséquence, supprimer l’alinéa 3.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La commission des lois du Sénat a adopté un amendement, qui n’a pas été modifié en séance publique par la suite, réécrivant totalement l’article 7 de la proposition de loi relatif à la présence d’agents des autorités organisatrices au sein des salles d’information et de commandement relevant de l’Etat pour :

* d’une part, limiter cette possibilité pour les seuls agents d’Île-de-France Mobilités aux seules fins de faciliter la coordination de l’action des services internes de sécurité des exploitants de services de transport relevant de sa compétence avec les services de police et de gendarmerie ; et

* d’autre part, repousser l’entrée en vigueur de la disposition à la date d’ouverture à la concurrence des réseaux de bus et de tramway en Île-de-France.

Tout d’abord, si la limitation de la portée de cet article aux seuls d’agents d’Île-de-France Mobilités, et non plus aux agents de toutes autorités organisatrices comme il était prévu dans le proposition de loi initiale, peut être justifiée au regard du fait qu’il n’existe à ce jour qu’une seule salle d’information et de commandement relevant de l’Etat située en Île-de-France (le centre de

coordination opérationnel de sécurité, dit CCOS), la limitation des finalités de la présence des agents d'Île-de-France Mobilités à la coordination de l'action des services internes de sécurité relevant de sa compétence avec les services de police et de gendarmerie neutralise grandement l'effet utile de la disposition.

En effet, à ce jour, la SNCF et de la RATP sont les seules entreprises de transport en Île-de-France disposant d'un service interne de sécurité et qui relèvent de la compétence d'Île-de-France Mobilités. Ces entreprises étant déjà présentes au CCOS, la modification proposée par le Sénat ne permet pas de rendre pleinement efficace la présence des agents d'Île-de-France Mobilités au CCOS.

Les autres exploitants des services de transport organisés par Île-de-France Mobilités recourent à des agents de sécurité privé exerçant, dans un cadre juridique différent des services internes

de sécurité de la SNCF et de la RATP, la mission de surveillance, de gardiennage et de sécurité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure.

La présence d'Île-de-France Mobilités au CCOS vise précisément à assurer la coordination de l'action de ces agents, lorsqu'ils exercent leurs missions pour le compte d'un exploitant de service de transport ou directement pour le compte de l'autorité organisatrice, avec les forces de sécurité intérieure.

Le présent amendement entend ainsi étendre les finalités de la présence des agents d'Île-de-France Mobilités au CCOS à la coordination avec les forces de l'ordre non seulement des agents de services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, mais encore des agents de sécurité privée exerçant pour le compte d'un exploitant de service de transport ou directement pour le compte d'Île-de-France Mobilités.

Par ailleurs, le report de l'entrée en vigueur de cette disposition à la date d'ouverture en concurrence des réseaux de bus et de tramway est problématique d'un point de vue juridique et opérationnel.

Juridiquement, la rédaction actuelle du II est peu lisible dans la mesure où l'entrée en vigueur de la disposition est fixée « à l'échéance de l'exécution des services réguliers de transport routier en cours fixée dans les conditions prévues au 1° du II de l'article L. 1241-6 [du code des transports] », alors même que, aux termes de ces dispositions, l'échéance des droits exclusifs des opérateurs routiers (RATP ou autres) en Île-de-France est particulièrement échelonnée dans le temps. En grande couronne, les droits exclusifs des opérateurs ont déjà cessé depuis plusieurs années. A Paris et en petite couronne, les droits exclusifs de la RATP cesseront progressivement jusqu'au 31 décembre 2026. En raison de cet échelonnement, la date précise d'entrée en vigueur de la disposition, dans sa rédaction issue des travaux du Sénat, est impossible à déterminer avec certitude.

Opérationnellement, compte tenu du besoin de coordination lié à la pluralité des acteurs, issue de la mise en concurrence, en charge de la sûreté sur les réseaux franciliens, il est indispensable que les agents d'Île-de-France Mobilités puissent être présents au CCOS pour être le lien entre ces acteurs et les forces de sécurité intérieure, sans remise en cause de la présence des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

Le présent amendement entend ainsi supprimer le II de l'article 7 pour permettre une entrée en vigueur des dispositions relatives à la présence d'agents d'Ile-de-France Mobilités au CCOS dès la publication de la loi.

Amendement travaillé avec Ile de France Mobilités.