

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 février 2025

RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS - (N° 636)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 200

présenté par

M. Boucard, M. Herbillon, Mme Corneloup, Mme Bonnivard, Mme Alexandra Martin,
M. Fabrice Brun, M. Viry, M. Ray, M. Portier, Mme Dezarnaud et M. Brigand

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 7, insérer l'article suivant:**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le 6° de l'article L. 1241-2 est complété par les mots : « ainsi que piloter et coordonner l'action des services internes de sécurité mentionnés aux articles L. 2251-1 et L. 1631-2 et des agents exerçant une activité mentionnée aux 1° ou 1° bis de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure, lorsqu'ils exercent leurs missions dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport mentionnés à l'article L. 1241-1 et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés » ;

2° Au début de la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 2251-1 sont ajoutés les mots : « Sans préjudice des dispositions du 6° de l'article L. 1241-2, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'exercice de missions de sûreté dans les transports en commun franciliens est éclaté entre une multitude d'acteurs : agents de la police et de la gendarmerie nationale, agents de police municipale, agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP ou encore agents d'entreprises de sécurité privée agissant pour le compte d'un exploitant de services de transports ou d'Île-de-France Mobilités.

Le processus d'ouverture progressive à la concurrence des réseaux de transport public franciliens rend nécessaire la mise en œuvre d'un pilotage opérationnel accru par une instance unique. En effet,

d'ici au 1er janvier 2027, le monopole de la RATP sur le réseau de bus desservant Paris et la Petite Couronne aura été attribué à douze sociétés différentes, venant s'ajouter aux plus de trente entités titulaires d'un contrat de service public en grande couronne.

Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités unique dans la région d'Île-de-France, est l'entité la plus à même de mettre en œuvre cette coordination entre les différents acteurs œuvrant au maintien de la sécurité sur le réseau de bus francilien.

A ce jour, plus de 800 agents de sécurité privés sont déployés sur le réseau de grande couronne et 500 seront affectés au réseau de petite couronne en plus des effectifs de la SUGE et du GPSR, ce qui nécessite un véritable travail de coordination afin de préserver le continuum de sécurité, coordination ne pouvant être assurée efficacement que par l'action de l'autorité organisatrice.

La reprise en régie par IDFM des activités du Centre de Régulation et d'Informations Voyageurs de la RATP permettra de surcroît à IDFM de centraliser toutes les informations relatives aux problèmes d'exploitation, quelle que soit leur nature, et ce en temps réel, informations qu'elle pourra mobiliser pour coordonner les interventions des différents agents de sécurité.

Dans la continuité de l'article 7 qui permet à des agents d'IDFM d'accéder au centre de coordination opérationnelle de sécurité (CCOS), le présent amendement vise ainsi à confier à IDFM un pouvoir de pilotage et de coordination des différents acteurs amenés à exercer des missions de sûreté lorsque ceux-ci interviennent sur le réseau qu'elle organise.

Cela concerne les missions exercées par :

- Les services internes de sécurité d'opérateurs de transport ; ainsi que
- Les entreprises de sécurité privée opérant pour le compte d'un exploitant ou d'Île-de-France Mobilités.

NB : le gage financier présenté aux III et IV vise à garantir la recevabilité financière de cet amendement, la commission des finances du Sénat ayant estimé, lors de l'examen de la proposition de loi au Sénat, que le présent amendement - déposé sans ce gage - était irrecevable (article 40 de la Constitution).

Amendement proposé par Ile-de-France Mobilités.