

15ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 23979 | De Mme Agnès Firmin Le Bodo (UDI, Agir et Indépendants - Seine-Maritime) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports ferroviaires | Tête d'analyse > Sécurité ferroviaire | Analyse > Sécurité ferroviaire. |
| Question publiée au JO le : 22/10/2019 Réponse publiée au JO le : 09/03/2021 page : 2121 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 | | |

Texte de la question

Mme Agnès Firmin Le Bodo attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur la sécurité ferroviaire. A l'heure où la sécurité est une préoccupation de tous et partout, la sûreté ferroviaire est primordiale et doit être assurée dans les meilleures conditions et avec le plus d'efficacité possible. Le service de sûreté ferroviaire (SUGE : surveillance générale) a subi plusieurs modifications récentes depuis notamment la loi dite Savary du 22 mars 2016, loi n° 2016-339. Ces modifications ont permis le recours à des services extérieurs privés notamment dans les gares. Dans un contexte où la sécurité est une préoccupation constante et les contraintes financières élevées, il convient que le recours à des sociétés privées amène une qualité de service conforme au contexte et qu'elles déploient leurs services en parfaite coordination avec les services internes de la SNCF et les forces de l'ordre. Devant les menaces accrues, elle souhaite qu'une évaluation du niveau de sécurité dans les trains et les gares soit effectuée afin de revoir si nécessaire les modalités de la loi de 2016.

Texte de la réponse

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 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 Réglementation des Transports (ART). En particulier, la nouvelle réforme ferroviaire, initiée par 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 devrait 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, ne doit permettre qu'à terme une montée en gamme de la qualité des prestations fournies par ces professionnels. La LOM prévoit la réalisation d'un rapport sur les dispositifs de sûreté et de sécurité relatifs aux bagages dans les gares qui ne manquera pas de proposer des pistes d'amélioration. Il devrait pouvoir être remis au Parlement au premier trimestre



2021. Les agents privés de sécurité, de la même manière que les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, 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. Toutefois, ces actions s'exercent sans empiéter sur les compétences propres des services de l'État en matière de lutte contre le terrorisme. Par ailleurs, compte tenu du faible poids relatif 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. Enfin, plus globalement, conscients des enjeux liés à la sécurité dans les transports, les ministres des transports et de l'intérieur ont mis en place en août dernier, un Comité national de la sécurité dans les transports. Il devrait de nouveau être réuni début 2021.