

# LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITES



## Les « Brèves » de la Suge

**Suite au travail de l'UNSA-Ferroviaire,  
des amendements sont retirés ou rejetés.**

**NOS DÉPUTÉS.FR**  
OBSERVATOIRE CITOYEN DE L'ACTIVITÉ PARLEMENTAIRE

Les Députés Les Dossiers Les Citoyens FAQ

Projet de loi N° 1831 adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités

**Amendement N° CD2402 (Retiré)**

Publié le 19 mai 2019 par : M. Pancher, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pupponi, M. Philippe Vigier.

**Projet de loi N° 1831 adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités**

**Article 33**

L'alinéa 5 est ainsi modifié : « Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents assermentés agissant pour le compte de l'exploitant du service de transport » ; »

**Exposé sommaire :**

La lutte contre la fraude est une problématique commune à l'ensemble des autorités organisatrices au regard du coût du transport public qui est, comme on le sait, structurellement déficitaire. Sur certains gros réseaux, la fraude coûte plusieurs millions d'euro par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an).

Afin de renforcer la lutte contre la fraude, le Sénat a étendu la possibilité aux agents assermentés d'un exploitant de service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règlements d'exploitation au profit d'autres entreprises de transport qui ne disposeraient pas elles-mêmes d'agents assermentés.

Toutefois, si l'amendement voté par le Sénat est positif, il ne va pas assez loin puisque l'article L. 2241-1 du code des transports, tel que sorti du Sénat, ne permet toujours pas aux entreprises de transport de s'attacher les services d'agents assermentés de sociétés de sécurité privée.

Il est donc proposé de revenir sur la rédaction du 4° de l'article L. 2241-1 du code des transports pour donner aux entreprises de transport plus de latitude dans l'organisation de la mission de lutte contre la fraude.

**NOS DÉPUTÉS.FR**  
OBSERVATOIRE CITOYEN DE L'ACTIVITÉ PARLEMENTAIRE

Les Députés Les Dossiers Les Citoyens FAQ

Projet de loi N° 1831 adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités

**Amendement N° CD1989 (Rejeté)**

Publié le 19 mai 2019 par : Mme Lacroute, M. Sermier, M. Lurton, M. Thiériot, M. Door, M. Cattin, M. Abad, Mme Bonnavard, M. Hetzel, M. Reda, M. de la Verpillière, M. Leclerc, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Bony, M. Cinieri, M. Masson, M. de Ganay, Mme Louwagie, M. Dive, Mme Beauvais, M. Parigi, Mme Poletti, Mme Valérie Boyer, M. Brun, M. Saddier.

**Projet de loi N° 1831 adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités**

**Article 33**

L'alinéa 5 est ainsi rédigé :

« Le 4° du I de l'article L. 2241-1 est complété par les mots : « ou les agents d'une entreprise de sécurité privée qu'il missionne et soumise au livre VI du code de la sécurité intérieure, ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ».

**Exposé sommaire :**

Cet amendement vise à clarifier les possibilités laissées aux opérateurs de transport pour l'exercice des missions de sûreté. Il s'agit ici de leur offrir le choix de faire appel à leurs services internes de sûreté lorsqu'ils existent ou encore de faire appel à une entreprise de sécurité privée.

La lutte contre la fraude est une problématique commune à l'ensemble des autorités organisatrices au regard du coût du transport public qui est, comme on le sait, structurellement déficitaire. Sur certains gros réseaux, la fraude coûte plusieurs millions d'euro par an (par exemple, en Ile-de-France, le coût de la fraude est estimé à 40 M € par an).

Afin de renforcer la lutte contre la fraude, le Sénat a étendu la possibilité aux agents assermentés d'un exploitant de service de transport d'exercer leurs missions de contrôle de titres et de constatation des infractions aux règlements d'exploitation au profit d'autres entreprises de transport qui ne disposeraient pas elles-mêmes d'agents assermentés.

De plus, le sentiment d'insécurité dans les transports en commun peut constituer un véritable frein à leur fréquentation. Les transports collectifs et les gares figurent en effet parmi les espaces propices aux agressions et vols de toute nature. Si les usagers eux-mêmes sont le plus souvent victimes de cette délinquance, les personnels de conduite et de contrôle travaillant pour les opérateurs de transport font aussi régulièrement l'objet d'agressions physiques et verbales de la part d'usagers ou de tiers empruntant les voies de circulation.



**UNSA-Ferroviaire**  
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS  
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65  
E-mail : [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)



# Pendant que certains poussent des cris d'orfraie, l'UNSA-Ferroviaire agit.



Le 19 mai 2019, deux amendements ont été publiés concernant l'article 2241-1 du Code des Transports. Ces derniers ouvraient la possibilité aux sociétés de sécurité privée d'empiéter sur les prérogatives de la Sûreté Ferroviaire. Pour l'UNSA-Ferroviaire, la Sûreté Ferroviaire doit rester indispensable et monopolistique sur le domaine ferroviaire. Le travail effectué par l'UNSA-Ferroviaire a permis de faire retirer ou rejeter ces amendements.

## L'UNSA-Ferroviaire demande de la stabilité sur la branche ferroviaire concernant la Sûreté

L'UNSA-Ferroviaire se félicite de ces rejets mais attire l'attention des parlementaires sur le besoin de stabilité sur la branche ferroviaire concernant la Sûreté. La Sûreté Ferroviaire a des missions et des prérogatives bien particulières et les sociétés de sécurité privée en ont d'autres. Chaque acteur de la Sûreté a sa place sur le domaine ferroviaire mais un chamboulement de cet équilibre ramènerait à la situation confuse de 1900 à 1939, date de création de la Surveillance Générale. Pour l'UNSA-Ferroviaire, il est impensable et inconcevable d'opérer un retour en arrière comme ces amendements le demandaient. La sûreté des biens et des personnes sur le domaine ferroviaire, ainsi que les missions régaliennes confiées à la Sûreté Ferroviaire, surtout dans une période de « risque attentat » extrêmement élevé, ne peuvent être confiées à des sociétés de sécurité privée ne possédant aucune expertise du domaine ferroviaire.

## L'UNSA-Ferroviaire continuera à militer pour que la Sûreté Ferroviaire soit indispensable et monopolistique sur le domaine ferroviaire

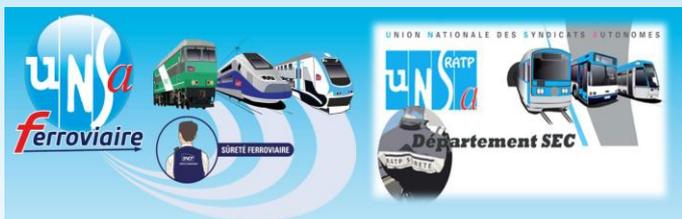


UNSA-Ferroviaire  
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS  
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65  
E-mail : [federation@unsa-ferroviaire.org](mailto:federation@unsa-ferroviaire.org)



L'UNSA-Ferroviaire a, depuis longtemps, commencé un travail de lobbying pour sensibiliser l'ensemble des acteurs de la branche ferroviaire ainsi que l'État, sur la place primordiale qu'occupe la Surveillance Générale dans le domaine ferroviaire français. Voilà ci-dessous un rappel de nos actions depuis début 2018.

## Cette action a pris forme début 2018 dans un travail en commun avec l'UNSA RATP (GPSR) concernant l'avenir de nos deux services !



### L'UNSA SUGE SNCF et l'UNSA GPSR RATP reçues au Ministère de l'Intérieur

Chers collègues,

Comme annoncé précédemment à l'occasion d'un tract au mois de décembre 2017, la mise en place de la coordination de l'UNSA GPSR et de l'UNSA SUGE se concrétise par le biais de rencontres régulières afin de travailler sur les différents dossiers concernant nos services de sécurité interne. Ainsi, notre dernière action nous a permis d'être reçus le 26 mars 2018 par Monsieur le Préfet de Police, Philip ALLONCLE - Délégué aux Coopérations de Sécurité (DCS), au Ministère de l'Intérieur, lui-même accompagné par plusieurs de ses officiers.



En attendant les réponses du Ministère de l'Intérieur et de son rapprochement avec le Ministère des Transports, vous aurez compris que cette première communication n'a pas vocation à détailler l'ensemble des points abordés et les réponses que nous aurions obtenues. Toutefois, c'est dans l'attente d'un retour officiel que cette première communication consiste à vous rendre compte rapidement de nos actions. Lors de cette réunion, après un rapide historique de nos services respectifs, nous avons abordé un certain nombre de sujets et propositions, dont l'intégration de nos services de sécurité en tant qu'acteurs incontournables au sein de la Police de Sécurité du Quotidien (PSQ) tout en restant attachés naturellement à nos entreprises respectives :

- ✚ L'intégration de nos services dans la police de sécurité du quotidien
- ✚ L'évolution des conditions d'utilisation de l'arme de poing
- ✚ La pérennisation de nos services de sécurité dans le cadre de la concurrence à venir
- ✚ L'utilisation de l'avertisseur sonore et lumineux et le classement de nos véhicules comme prioritaires
- ✚ L'APJA
- ✚ L'assermentation actuellement limitée des agents SUGE et GPSR

Le Chef de Cabinet  
Conseiller spécial

Paris, le 23 JAN 2018  
Ref : 18-001126-D / RDC-SCQ/18

Monsieur,

Conjointement avec Monsieur Frédéric FOURNIER, représentant de l'UNSA Ferroviaire, vous avez sollicité une audience auprès de Monsieur Gérard COLLOMB, ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur, afin d'évoquer l'intégration des services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF (GPSR et SUGE) à la police de sécurité du quotidien ainsi que l'évolution législative sur l'usage des armes pour les personnels de ces services internes de sécurité.

Soyez assuré que le ministre est attentif à vos préoccupations.

Il vous propose de rencontrer Monsieur Baptiste MANDARD, chargé de mission au sein de son cabinet.

Afin de convenir des modalités de cette prochaine rencontre, vous pourriez prendre l'attache de son secrétariat au 01.49.27.47.03.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-Marie GRIER

Monsieur Thierry HUBLERMAN  
UNSA RATP  
11, rue Victor Hugo  
93170 BAGNOLET

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUAU 75001 PARIS CEDEX 08 - STANDARD 01 49 27 49 27 - 01 40 07 00 00  
ADRESSE INTERNET : www.interieur.gouv.fr

SUIVEZ-NOUS...



UNSA-Ferroviaire  
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS  
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65  
E-mail : federation@unsa-ferroviaire.org



SUIVEZ-NOUS...



UNSA-Ferroviaire  
56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS  
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65  
E-mail : federation@unsa-ferroviaire.org



Le printemps 2018 a fortement marqué l'histoire sociale de la SNCF et du monde ferroviaire. Près de quatre mois de conflit social et de grèves soutenues n'auront pas suffi à faire fléchir une Direction et un Gouvernement dogmatiques. Sans vrai débat, sans réelle et sérieuse étude d'impact social ou économique, tout porte à croire que les motivations de cette nouvelle réforme étaient principalement axées sur une volonté d'affichage de la capacité du pouvoir à s'attaquer frontalement au statut des Cheminots. Malgré cela, l'**UNSA-Ferroviaire** a œuvré encore et toujours pour la Surveillance Générale avec un certain nombre d'amendements.



# Les « Brèves » de la Suge

## AMENDEMENTS

### L'ANALYSE DE L'UNSA-FERROVIAIRE

#### Amendement N°73 Adopté

**ARTICLE 3 TER**

Compléter l'alinéa 2 par les mots :

« dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le projet de loi prévoit la possibilité pour les entreprises ferroviaires alternatives d'avoir recours à la SUGE (Surveillance Générale) si elles en formulent la demande. Cette prestation leur sera alors tarifée.

Si les entreprises ferroviaires doivent faire appel à la SUGE, il est proposé de préciser que cette dernière exerce ses compétences dans des conditions équitables et non-discriminatoires à l'égard de l'ensemble des entreprises ferroviaires.

**ANALYSE DE L'UNSA FERROVIAIRE :**

Le fait de légiférer sur ce point permettrait de maintenir notre service dans l'EPIC SNCF (ou Société Nationale à Capital Public) suivant les amendements adoptés jusque-là) dans le respect des textes de loi actuellement en vigueur. Cependant, ce qui lui prévoit est « facilement » modifiable par une autre loi.

**L'UNSA FERROVIAIRE revendique le maintien de notre service au sein de la SNCF et de l'EPIC SNCF.**



### Amendement 176 Rejeté

**ARTICLE 3 TER**

À l'alinéa 2, supprimer les mots :

« à leur demande et »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les agents de la SUGE (police ferroviaire) sont des cheminots avec un pouvoir de police spécifique, qui ont reçu une formation initiale spécifique de 4 mois au sein de l'Université de la Sûreté SNCF. Ils sont assermentés, armés, et en uniforme, ils préviennent les actes de malveillance en gares et dans les trains, font respecter la réglementation, traitent les infractions, rassurent et renseignent, protègent les installations de la SNCF, contribuent à la lutte anti-fraude via des opérations de contrôle.

Un amendement du gouvernement qui vise à assurer un « haut niveau de sûreté et garantir une application homogène sur son territoire » propose d'élargir le champ des personnes susceptibles de recourir à la SUGE. Cet amendement propose de contractualiser les missions de la SUGE « à la demande » de chaque acteur du système ferroviaire.

L'amendement 176 retire la mention « à leur demande », en cohérence avec l'objectif affiché, et prévoit ainsi clairement de ne pas mettre la SUGE en concurrence avec des sociétés privées, et de rendre ses services obligatoires, avec une contractualisation de ses moyens.

Pour information, la version actuelle de l'article L. 2251-1 du Code des transports définit les missions de la SUGE, sans préciser leur caractère obligatoire ou les conditions de leur rémunération :

Art. L. 2251-1 du Code des transports

« Sans préjudice des dispositions prévues par les titres III et IV du présent livre, la SNCF et la Régie autonome des transports parisiens sont autorisées à disposer d'un service interne de sécurité.

Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par ces établissements publics et dans leurs véhicules de transport public de personnes.

Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont soumis aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 2 et de l'article 4 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance.

Les conditions dans lesquelles les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent exercer ces missions sur la voie publique sont fixées par décret en Conseil d'État ».

**ANALYSE DE L'UNSA FERROVIAIRE :**

Le rejet de cet amendement maintient le service dans un mode de financement aberrant qui ne correspond pas aux contraintes de notre métier. La SUGE doit être capable de répondre à des réelles problématiques sûreté et non faire de la sûreté au gré des différents contrats. Nos collègues et nos clients méritent un haut niveau de sûreté, applicable de façon homogène sur l'ensemble du réseau ferré français.

L'UNSA FERROVIAIRE demande le changement de mode de financement de la SUGE. Nous continuerons, dans la lignée de notre rencontre avec le Préfet ALLONDE, Délégué aux coopérations de sécurité (DCS) au Ministère de l'Intérieur, à porter cette revendication haut et fort auprès de l'Entreprise mais aussi de l'État.



### Article additionnel adopté

APRES L'ARTICLE 3, insérer l'article suivant :

Le premier alinéa de l'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d'infrastructure, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement a pour objet d'ajuster la liste des personnes susceptibles de recourir aux prestations d'intervention du service interne de sécurité de la SNCF (la SUGE « s) pour tenir compte de l'ouverture du marché à la concurrence.

L'ouverture à la concurrence, à travers la multiplication des appels d'offres lancés par les autorités organisatrices de transport, pourrait, en effet, présenter deux risques :

- l'absence d'une vision d'ensemble sur l'offre de sûreté nécessaire à la sécurisation des personnes et des biens et, en particulier, en cas d'incident, les difficultés de coordination entre opérateurs ;
- la diversité des réponses susceptibles d'être apportées par les opérateurs en matière de sûreté, dans le cadre des appels d'offres, avec comme conséquence des niveaux de sûreté disparates suivant les lignes opérées par des personnels dont le niveau de formation, les équipements, les prérogatives et la connaissance du réseau ne seraient pas homogènes.

Pour assurer un haut niveau de sûreté et garantir une application homogène sur son territoire, il est donc proposé de permettre un recours direct de l'autorité organisatrice de transport et à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure aux services de la SUGE, selon les modalités aujourd'hui ouvertes à SNCF Réseau, SNCF Mobilités et aux autres entreprises ferroviaires. L'autorité organisatrice pourrait ainsi déterminer, dans le cadre d'un contrat avec la SUGE, les objectifs et les moyens alloués à l'exercice de cette mission.

**ANALYSE DE L'UNSA FERROVIAIRE :**

Le recours offert aux Autorités Organisatrices de Transport (AOT) permet à l'AOT qui le souhaite d'imposer la SUGE aux activités. Malheureusement, cela dépend encore des moyens financiers ou de la sensibilité sûreté des AOT, qui peut être très hétérogène en fonction du territoire.



## SÛRETÉ FERROVIAIRE



## Mode de financement

**SNCF**  
Sauvons Notre Cœur Ferroviaire



L'UNSA FERROVIAIRE demande, comme pour l'amendement 176, à l'Etat et à l'Entreprise de réfléchir à un mode de financement permettant un haut niveau de sûreté, de façon homogène et équitable, sur l'ensemble du territoire. Le recours des AOT n'est pas mauvais en soit mais ne garantit pas ce à quoi nos collègues et les usagers sont en droit d'attendre en termes de sûreté dans les transports publics de voyageurs.



# LE SYNDICAT UTILE !

AGIR & OBTENIR

