

... la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports

SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS : RENFORCER UN ARSENAL LÉGISLATIF À BOUT DE SOUFFLE

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a adopté, mardi 6 février 2024, le **rapport pour avis de Philippe Tabarot** sur la **proposition de loi n° 235 (2023-2024) relative au renforcement de la sûreté dans les transports** présentée par ce dernier et plusieurs de ses collègues.

Elle souligne l'opportunité de cette **initiative** dans un **contexte d'insécurité croissante** et pour tenir nos engagements en faveur du **report modal**, qui suppose d'offrir des **conditions de voyage sereines** aux usagers.

La commission a donc émis un **avis favorable à l'adoption de la proposition de loi**, sous le bénéfice de l'adoption de **6 amendements** du rapporteur pour avis, visant notamment à :

- **Mieux protéger les agents des entreprises de transports**, en première ligne dans des situations d'agressivité, voire de violence ;
- **Renforcer l'efficacité du continuum de sécurité** dans les transports collectifs, du signallement d'un voyageur en situation d'insécurité au contrôle de l'application des peines d'interdiction de paraître ;
- **Réprimer plus efficacement les délits relatifs aux transports.**

1. SÉCURISER NOS RÉSEAUX DE TRANSPORTS : UN IMPÉRATIF POUR LES USAGERS, UNE PRIORITÉ POUR LA DÉCARBONATION

A. LES EMPRISES ET RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS : DES ESPACES ASSOCIÉS À UN FORT SENTIMENT D'INSÉCURITÉ



Les **espaces, gares et stations de transports collectifs** ainsi que les **matériels roulants** sont des lieux à la configuration particulière et complexe : **espaces exigus, connexions** entre les **réseaux de surface et souterrains, flux importants de voyageurs, etc.**

Depuis plusieurs années, ces espaces **concentrent un nombre significatif d'agressions et d'actes violents.**

On dénombre ainsi, **dans les transports en commun en France et pour la seule année 2023, 90 889 victimes de vols sans violence, 6 416 victimes de vols violents, 7 620 victimes d'actes de coups et blessures volontaires, 2 407 victimes d'actes de violences sexuelles et 4 199 victimes d'outrages et de violence contre des dépositaires de l'autorité publique**¹. Si le **nombre total de victimes** enregistrées pour vols ou violences **dans les transports en commun diminue** (- 10 % par rapport à 2022), le nombre de victimes de violences sexuelles est en augmentation (+ 4 % par rapport à 2022).

« **Les transports en commun restent en tête des espaces les plus criminogènes concentrant 38 % des agressions sexuelles** ». D'après la dernière [enquête](#) « Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France » sur la base des données de 2021

¹ Source : Service statistique ministériel de la sécurité intérieure, janvier 2024, « [Insécurité et délinquance en 2023 : une première photographie](#) ».

En outre, certains opérateurs relèvent, sur leurs réseaux, une **hausse de l'agressivité dirigée à l'encontre des agents des entreprises de transports** :

- le dernier rapport Sûreté de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) réalisé à partir d'un panel de 127 entreprises (hors SNCF et RATP) souligne l'**augmentation du nombre d'agressions sur le personnel ayant donné lieu à un arrêt de travail (+ 14 % en 2022)** ;
- si les atteintes physiques à l'encontre des personnels de la RATP sont stables en 2023 par rapport à l'année précédente, **les atteintes sur les machinistes (+ 12 %)**, sur les **animateurs agents mobiles (+ 10 %)**, et sur les **agents de contrôle du réseau de surface (+ 8 %)** sont quant à elles en hausse.



En outre, la SNCF alerte sur une **croissance exponentielle des signalements d'introduction d'objets dangereux** (4 146 en 2023 contre 1 447 en 2018). En 2023, 1 342 individus ont par ailleurs été remis par les agents de sûreté ferroviaire aux forces de sécurité intérieure pour **port d'arme prohibée**. L'interpellation pour port d'arme prohibée représente à cet égard **23,5 % des interpellations par les agents du service interne de sécurité de la SNCF**.



Dans ces conditions, un **sentiment d'insécurité** particulièrement élevé demeure chez nombre de nos concitoyens, notamment parmi les femmes.

des Franciliennes interrogées déclarent redouter d'être agressées ou volées dans les transports en commun¹



Les faits de sûreté ont de **fortes incidences** sur l'**exploitation des services de transports**, en particulier dans le contexte actuel de menace terroriste. Un exemple concret : les **abandons de bagages**, qui

nécessitent souvent l'intervention des forces de l'ordre, occasionnent chaque année d'**importantes perturbations** dans les transports. La RATP indique ainsi que sur les **2 269 objets délaissés en 2023 sur son réseau, 46 % ont induit une interruption du trafic**, pour un total de **512 heures d'interruption**.

B. DES OBSTACLES À LEVER POUR ASSURER L'EFFICACITÉ DES FORCES DE SÛRETÉ EN PRÉSENCE : UNE URGENCE DANS LE CONTEXTE ACTUEL

Pour **faire face à ces risques pour les usagers**, et en complément de l'intervention des **forces de sécurité intérieure** (polices nationale et municipale et gendarmerie) qui ne peuvent assurer une présence permanente sur les réseaux de transports collectifs, la **SNCF** et la **RATP** se sont dotées de **services de sûreté internes** compétents (respectivement, la **Suge** et le **GPSR**).

Nombre d'agents dont disposent les services de sûreté internes de la SNCF et la RATP (approximation en 2023)



agents de la Suge



agents du GPSR

Ces agents dédiés sont en **première ligne pour assurer au quotidien des missions de sûreté dans les transports ferroviaires et sur le réseau francilien de transports routiers et guidés**. C'est ainsi grâce à une intervention d'un agent de la Suge que l'auteur de l'attaque du samedi 3 février 2024 en gare de Lyon a pu être interpellé et remis aux autorités de police.

¹ Institut Paris Région, janvier 2023, « [Victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France. Rapport final de l'enquête 2021](#) ».

Afin de remplir leurs missions, ces agents ont des prérogatives particulières - **palpations de sécurité, inspection visuelle et fouille de bagages, constat d'infractions, pouvoir d'éviction** du véhicule ou espace de transport dans certains cas, usage de **caméras individuelles**. Néanmoins, l'efficacité de leur action sur le terrain est amoindrie par de **nombreux obstacles**, liés à un **champ de compétences trop limité** et à une articulation imparfaite avec les forces de sécurité intérieure (FSI). Ces difficultés peuvent conduire à des **situations ubuesques** :



Le **champ d'intervention** des agents de la Suge et du GPSR **limité** aux véhicules et espaces de transport favorise des solutions de contournement de la part des contrevenants ayant **commis une infraction dans l'enceinte de la gare** qui ont la possibilité de se retrancher au seuil des emprises pour **échapper à leur interpellation** ;

Ces mêmes agents peuvent enjoindre à un individu de quitter le véhicule ou espace de transport dans lequel il se trouve, mais **pas lui interdire d'y entrer**, il faut donc **attendre qu'il commette une infraction ou qu'il trouble l'ordre public pour lui demander de quitter ces lieux** ;



Ces professionnels peuvent **recueillir des données sensibles des FSI** (par exemple, relatives à l'apparence physique), mais ne sont pas habilités à les traiter ou, lorsqu'ils détectent une infraction, à transmettre ce type de données à la police ;

Ils sont autorisés à retirer et remettre aux FSI des **armes classifiées**, mais ne peuvent saisir d'**autres objets dangereux** (couteau, pic à glace, batte de baseball etc.) découverts à l'occasion de fouilles de bagages. Lorsque l'officier de police judiciaire n'est pas en mesure de se déplacer, l'individu est laissé libre avec les objets dangereux en sa possession.



Dans un contexte où la **menace terroriste** est prégnante, cette situation n'est pas acceptable. Elle interroge aussi sur la capacité des forces en présence à assurer la sécurité des Jeux olympiques et paralympiques de Paris, à la perspective de l'**afflux inédit de voyageurs dans les transports franciliens l'été prochain**.

Dans ces conditions, **il y a urgence à renforcer les prérogatives des agents de la Suge et du GPSR**.

C. DES ÉVOLUTIONS NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER LE REPORT MODAL



Alors que les transports sont le **domaine d'activité le plus émetteur de gaz à effet de serre** (GES) en France (30 % en 2021) et dans un contexte où le transport de voyageurs demeure dominé par la **voiture individuelle**, le **report modal vers les transports collectifs** est une **préoccupation centrale**. La France s'est d'ailleurs engagée à atteindre la **neutralité carbone dans les transports terrestres et à améliorer la part modale du transport ferroviaire de voyageurs d'ici à 2050** (Stratégie nationale bas-carbone).

En outre, le déploiement en cours des **zones à faibles émissions mobilité** (ZFE-m) nécessite de **développer l'accès des usagers aux transports collectifs**. Pourtant, les incitations au report modal (que ce soit par le développement de l'offre ou des dispositifs tarifaires) ne sauraient être pleinement efficaces qu'**à la condition que les voyageurs se sentent suffisamment en sécurité dans les transports**. Or, l'expérience démontre que certains publics (femmes et personnes âgées ou vulnérables en particulier) renoncent aux transports collectifs à certaines heures.

Or, pour le rapporteur, **la sûreté fait partie intégrante de la qualité des services de transport collectif de voyageur** et doit être placée au cœur des stratégies de report modal.

2. PROPOSITION DE LOI : ASSURER L'EFFICACITÉ DE LA RÉPONSE DES FORCES DE SÛRETÉ FACE AUX MENACES

A. UN TEXTE VISANT À LEVER DES OBSTACLES OPÉRATIONNELS POUR RENFORCER LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS

La proposition de loi comporte **19 articles**, répartis en **7 chapitres**, répondant à trois principaux objectifs.

1. Élargir les prérogatives des forces de sécurité intervenant dans les transports (Chapitres I et II)



Le chapitre I^{er} vise à **renforcer les prérogatives des agents de la Suge et du GPSR**, notamment par l'assouplissement des conditions dans lesquelles ils peuvent procéder à des **palpations de sécurité** et au **retrait d'objets dangereux** (article 1^{er}), en leur donnant la possibilité d'intervenir aux **abords immédiats** des gares et stations (article 2) et d'**interdire l'accès en gare** de certaines personnes (article 3).

Le chapitre II tend à **améliorer l'efficacité du continuum de sécurité** pour mieux garantir la sûreté dans les transports, par exemple en permettant aux **agents de police municipale** d'accéder librement aux véhicules et espaces de transport (article 6) et en autorisant **certains agents d'Île-de-France Mobilités** à accéder au centre de coordination opérationnelle de la sécurité dans les transports d'Île-de-France, dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du réseau de surface francilien (article 7).

2. Mettre la technologie au service de la sûreté dans les transports (Chapitre III)



Plusieurs mesures visent à **recourir davantage à la technologie** pour sécuriser les réseaux de transport, notamment en **pérennisant le recours par les contrôleurs aux caméras piétons** dans l'exercice de leurs missions (article 8), en permettant le **recours aux traitements algorithmiques** des images issues des systèmes de vidéoprotection pour faciliter la réponse aux réquisitions judiciaires (article 9) ou encore en autorisant la **captation du son** dans les véhicules en cas de déclenchement d'une alarme (article 11).

3. Définir des réponses appropriées aux délits relatifs aux transports (Chapitres IV et V)



Les chapitres IV et V ont pour objet de **mieux réprimer les délits relatifs aux transports**, notamment en **sanctionnant plus sévèrement les abandons de bagages** (article 14), en créant un **délit relatif aux « incivilités d'habitude »** (article 12), au **trainsurfing** (article 15) ainsi qu'une **peine complémentaire d'interdiction de paraître** dans les réseaux de transport (article 13).

Plusieurs dispositions prévues aux chapitres VI et VII proposent enfin de **sécuriser le recrutement et l'affectation** des agents en lien avec les transports et de **mieux lutter contre la fraude**.

B. CONFORTER LA PROPOSITION DE LOI AU SERVICE DES USAGERS ET DES AGENTS DE TRANSPORT

Dans la droite ligne du texte initial, la commission a adopté **six amendements du rapporteur pour avis** poursuivant **trois principaux objectifs**.

1. Mieux protéger les agents des entreprises de transport en :

→ Permettant l'utilisation des **caméras-piétons** par les **conducteurs d'autobus et d'autocars**, qui sont particulièrement exposés à des **situations d'agressivité** voire de **violence** ([COM-29](#))

→ Ajustant le **périmètre d'enregistrement** des **caméras-piétons** des agents de la **Suge** et du **GPSR** dans le cadre de leurs **interventions**, avec l'extension de leur champ d'action aux **abords immédiats** des emprises de transport prévue à l'article 2 ([COM-28](#), identique à l'amendement [COM-17](#) de Nadine Bellurot, rapporteure de la commission des lois)

2. Renforcer l'efficacité du *continuum* de sécurité en :

→ Unifiant le **traitement des signalements de sûreté** des voyageurs dans les transports ferroviaires, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ([COM-30](#))

→ Assurant le **contrôle des futures interdictions de paraître dans les transports**, à travers la **transmission systématique** des **procès-verbaux** dressés par les agents assermentés des opérateurs de transport à des officiers de police judiciaire ([COM-33](#))

3. Réprimer plus efficacement les délits relatifs aux transports en :

→ Garantissant une **échelle des peines cohérente** pour les **abandons de bagages**, par une sanction plus sévère des **abandons délibérés** que des **oublis involontaires** ([COM-31](#), identique à l'amendement [COM-23](#) de Nadine Bellurot)

→ Étendant le **nouveau délit de *trainsurfing*** au **transport routier** ([COM-32](#), identique à l'amendement [COM-24](#) de Nadine Bellurot)

POUR EN SAVOIR +

- [Dossier législatif](#) de la loi n° 2021-646 du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés
- [Dossier législatif](#) de 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
- [Rapport d'information](#) n° 291 (2015-2016) du 13 janvier 2016 « Renforcer la sécurité des transports terrestres face à la menace terroriste »



Jean-François Longeot

Président
Sénateur du Doubs
(*Union centriste*)



Philippe Tabarot

Rapporteur
Sénateur des Alpes Maritimes
(*Les Républicains*)

[Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable](#)

Téléphone : 01.42.34.23.20

Consulter le dossier législatif :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl23-235.html>

