



AGENTS DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE

PROPOSITION DE LOI N° 134 RELATIVE AU
RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS

L'UNSA, AUDITIONNÉE PAR LA COMMISSION DES LOIS

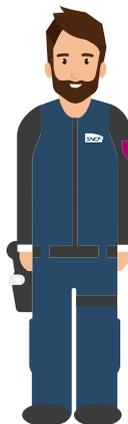
Le 25 novembre, l'UNSA-Ferroviaire a participé à la commission des lois pour donner suite à l'invitation de Guillaume Gouffier Valente, rapporteur du texte. L'objectif était de permettre aux organisations syndicales de réagir directement aux dispositions du texte, en faisant part au rapporteur de tous les éléments d'appréciation qui semblaient utiles à la conduite de ses travaux.



Lors de cette audition, l'UNSA-Ferroviaire a indiqué que la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports était la bienvenue. Cependant, avant d'échanger sur les dispositions du texte, l'UNSA-Ferroviaire a appuyé fortement sur deux éléments précis.

#1 FAIRE ÉVOLUER LE MODE DE FINANCEMENT DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE

Cette évolution est cruciale pour l'avenir de la sûreté ferroviaire, mais aussi pour éviter d'avoir une sûreté à deux, voire trois vitesses sur l'ensemble du réseau ferré national. Aujourd'hui, l'article L. 2251-1-1 définit que « *la sûreté ferroviaire réalise ses missions au profit des gestionnaires d'infrastructure, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination* ». À l'heure de l'ouverture à la concurrence, ce mode de financement fait peser un risque énorme sur l'avenir de la sûreté ferroviaire, ce qui peut présager une disparition de cette dernière à certains endroits du territoire, notamment car



certaines opérateurs commencent déjà à dire qu'ils ne contractualiseront pas avec la sûreté ferroviaire.

Aujourd'hui, la sûreté ferroviaire couvre l'ensemble du territoire avec un maillage territorial extrêmement fin. Demain, sans évolution, la question de ce maillage reste entière. Apporter plus de prérogatives aux agents de la sûreté ferroviaire est une revendication de longue date de l'UNSA-Ferroviaire. Cependant, si le mode de financement n'évolue pas, il y a un risque de ne plus avoir d'agents assermentés et armés pour sécuriser les usagers dans les transports. Ce mode de financement de la sûreté ferroviaire n'est plus viable et l'on pourrait se retrouver avec des différences de niveau de sûreté sur l'ensemble du réseau ferré national suivant l'investissement des autorités organisatrices et / ou des entreprises ferroviaires. L'UNSA-Ferroviaire a bien conscience que ce n'est pas dans ce projet de loi que nous pourrions faire évoluer cela, mais nous souhaitons interpellier le rapporteur du texte sur ce sujet majeur pour l'avenir de la sûreté ferroviaire





dans les mois et les années à venir. Il appartient maintenant aux élus de la République de se saisir du sujet pour l'instruire législativement.

L'UNSA-FERROVIAIRE A PROPOSÉ AU RAPPORTEUR DE FAIRE ÉVOLUER CE MODE DE FINANCEMENT DE DEUX MANIÈRES

- **La première manière** serait de modifier l'article L. 2251-1-1 en retirant « à leur demande » dans le premier alinéa. Cette modification aurait pour vertu d'obliger l'ensemble des acteurs présents sur le réseau ferré national à contractualiser avec la sûreté ferroviaire, ce qui permettrait d'avoir un haut niveau de sûreté sur l'ensemble du territoire.
- **La deuxième manière** serait de créer une taxe sûreté reprise dans le sillon validant ainsi un financement pérenne pour la sûreté ferroviaire lui permettant d'intervenir sur l'ensemble du réseau ferré national et cela peu importe le transporteur. Elle n'aurait donc plus à s'interroger sur le fait d'avoir un contrat suffisant pour pouvoir agir à tel ou tel endroit, comme c'est le cas aujourd'hui.

#2 FAIRE ÉVOLUER LES CAS D'USAGE DES ARMES DES AGENTS

L'UNSA-Ferroviaire demande la modification de l'article L. 2251-4 du Code des transports afin que les agents de la sûreté ferroviaire puissent faire usage de leurs armes dans les cas prévus au 1^{er} et au 5^e point de l'article L. 435-1 du Code de la Sécurité intérieure.

Cette évolution permettrait d'autoriser les agents à faire usage de leurs armes en cas d'absolue nécessité et de manière strictement proportionnée dans le but exclusif d'empêcher la réitération, dans un temps rapproché, d'un ou plusieurs meurtres ou tentatives de meurtre qui venaient d'être commis, lorsqu'ils ont des raisons réelles et objectives d'estimer que cette réitération est probable au regard des informations dont ils disposent au moment où

ils font usage de leurs armes. Cette demande d'évolution est notamment justifiée par le fait que les agents de la sûreté ferroviaire sont très souvent les premiers acteurs armés à pouvoir intervenir sur le réseau ferré national.

De plus, il est aussi important de rappeler que les agents de la sûreté ferroviaire sont tous titulaires d'une autorisation de port renouvelée après une enquête administrative tous les cinq ans et qu'ils sont extrêmement bien formés par des moniteurs de grande qualité, qu'ils soient nationaux ou régionaux.

L'UNSA TIEN À RAPPELER QU'ELLE COMBATTRA TOUTE TENTATIVE DE DÉSARMEMENT DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE VIA DES AMENDEMENTS ET / OU DES PROJETS DE LOI, COMME CELA A ÉTÉ LE CAS CHAQUE FOIS QU'UNE PROPOSITION DE LOI NOUS CONCERNANT A FAIT L'OBJET D'UN DÉBAT AU PARLEMENT.

CONCERNANT LE TEXTE EN LUI-MÊME

L'UNSA-Ferroviaire a fait un certain nombre de remarques sur des points précis, mais le projet de loi est plutôt favorable pour améliorer le quotidien des agents de la sûreté ferroviaire. Cependant, nous avons porté une alerte au rapporteur sur l'article 19.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, cet article ne permettra pas d'améliorer la procédure de relevé d'identité qui est un irritant pour les agents de la sûreté ferroviaire et pour leurs collègues de la Police nationale. Pour simplifier la procédure de relevé d'identité, l'accès à un fichier permettant de vérifier une identité via le poste de commandement de la sûreté ferroviaire est essentiel pour faciliter le travail des agents. Ce n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui avec cet article.



QUELQUES ÉLÉMENTS DE RÉPONSE

Le rapporteur va déposer des amendements et notamment sur l'article 9 et 10, car il n'y a pas besoin de légiférer sur ces deux articles selon lui. Il a ensuite informé les organisations syndicales qu'il allait mettre sur la table le débat du financement de la sûreté ferroviaire.

CE QUE L'UNSA RAPPELLE

La commission des lois a pour but d'entendre le plus d'acteurs possible pour que le rapporteur puisse faire son rapport au gouvernement, et ensuite le texte est étudié à l'Assemblée nationale. Il est important d'être prudent sur les effets concrets de cette audition.



UNSA-FERROVIAIRE