



HAL
open science

Déontologie de la sécurité privée et déontologie des parapolices

Florence Nicoud

► **To cite this version:**

Florence Nicoud. Déontologie de la sécurité privée et déontologie des parapolices. Revue Lexsociété, 2026, Revue LexSociété. <hal-05586895>

HAL Id: hal-05586895

<https://hal.science/hal-05586895v1>

Submitted on 10 Apr 2026

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0 - Attribution - Non-commercial use - ShareAlike - International License



Déontologie de la sécurité privée et déontologie des parapolices

in Sylvie Jouniot et Xavier Latour, *La déontologie des activités privées de sécurité*,
Universités Côte d'Azur et Paris Cité, 2026.

FLORENCE NICOUD

Professeur de droit public

Codirectrice du Master 2 « Sécurité intérieure »

CERDACFF

Université de Côte d'Azur

Résumé : Alors que la sécurité des transports terrestres de voyageurs s'est imposée comme une problématique centrale du scrutin municipal de mars 2026, l'extension des prérogatives dévolues aux agents chargés de cette mission commande une analyse rigoureuse des mécanismes de contrôle de la profession. L'exercice de missions de police par les services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR) — qualifiés de forces parapubliques — soulève la question de l'encadrement déontologique de leurs interventions. Dès lors, il convient d'interroger l'effectivité de la surveillance de ces acteurs au regard de l'adage « *Quis custodiet ipsos custodes* ». Cette problématique s'étend corollairement aux entreprises de sécurité privée, dont le concours croissant à la sécurisation de l'espace public justifie un examen comparatif des régimes de responsabilité et de contrôle applicables à ces deux catégories d'opérateurs.

Mots-clés : SUGE-GPSR ; transports ; sécurité privée ; prérogatives de police ; Défenseur des droits ; CNAPS ; régulation ; parapolice.

Si l'actualité législative se concentre actuellement sur le renforcement des pouvoirs des polices municipales, la sûreté des transports terrestres de voyageurs demeure une préoccupation centrale pour les administrés¹. Dans une société globalisée où les flux de déplacement d'usagers (travail, loisirs, commerce) sont massifs, les infrastructures de transport font face à des vulnérabilités critiques. À ce titre, la sécurité des transports terrestres de voyageurs constitue en effet un environnement complexe et exposé à des risques multiples.

Contrairement au secteur aéroportuaire, les réseaux terrestres (gares, métros, bus) sont caractérisés par un gigantisme difficile à sécuriser. Quelques chiffres en témoignent d'ailleurs². La multiplication des actes terroristes ou des agressions à l'arme blanche ces vingt dernières années (Thalys, Marseille Saint-Charles, Gare du Nord)³ a transformé ces lieux de passage en zones à haut risque quelquefois meurtrières.

Aussi, pour répondre à ces défis sécuritaires, la SNCF et la RATP disposent de leurs propres services de sécurité historiques : La SUGE (Surveillance générale) créée en 1938 lors de la naissance de la SNCF, comptant aujourd'hui environ 3 200 agents et le GPSR (Groupe de Protection et de Sécurisation des Réseaux), issu de la fusion de services antérieurs en 1994, regroupant environ 1 000 agents au sein de la RATP. Bien que leurs effectifs soient réduits par rapport aux plus de 180 000 agents du secteur privé⁴, ces

¹ F. NICOUUD, *La sécurité des transports collectifs*, in *Les transports, vecteurs de la sécurité et de la défense, Annuaire du droit de la sécurité et de la défense*, 2018, C. AUBERTIN (dir.), *Mare & Martin*, 2018, p. 17-33.

² 18 400 victimes de vols ou de violences ont été recensées dans les transports en commun en 2023. Bien que ce chiffre soit en baisse par rapport à l'année précédente, le rapporteur souligne qu'il demeure « inacceptable » et alimente un fort sentiment d'insécurité. On distingue ainsi les Violences sexistes et sexuelles (VSS). Les femmes représentent 95 % des victimes de violences sexuelles dans les transports. Vols sans violence constituent la majorité des atteintes (environ 82 % des faits recensés), souvent commis par des réseaux organisés dans les zones de flux (gares et stations) in G. Gouffier Valente, *Rapport sur la proposition de loi adoptée par le Sénat relative au renforcement de la sûreté dans les transports*, AN, n° 636, 27 nov. 2024.

³ https://www.lemonde.fr/societe/article/2023/01/11/plusieurs-blesses-a-l-arme-blanche-gare-du-nord-a-paris-l-assaillant-interpelle_6157402_3224.html, mais également l'attentat au couteau sur le parvis de la gare Saint-Charles à Marseille s'est déroulé le 1er octobre 2017 et encore l'attaque déjouée dans le train Thalys reliant Amsterdam à Paris a eu lieu le 21 août 2015.

⁴ Selon le dernier rapport annuel d'activité du CNAPS (publié en juin 2025) couvrant l'année 2024, le secteur de la sécurité privée en France a franchi un cap historique, porté par l'effet des jeux Olympiques

unités occupent une place singulière dans l'architecture de sécurité française. En effet, ces services se distinguent par un statut hybride, souvent qualifié de « parapublic » ou de « parapolice ». Bien qu'employés par des sociétés à capitaux publics (comme la SNCF, devenue société anonyme en 2018⁵), ces agents exercent des missions de service public avec des prérogatives de puissance publique. Leurs pouvoirs, considérablement accrus par les réformes successives, les rapprochent désormais davantage de la Police nationale que des sociétés de sécurité privée classiques. En effet, en moins de dix années, deux lois importantes auront considérablement accru les prérogatives de police de ces services internes. Alors que la loi Savary de mars 2016⁶ commence à doter ces services de pouvoirs significatifs leur permettant de mener à bien leur mission de prévention des troubles à l'ordre public (fouilles, inspection filtrage...), c'est la récente loi Tabarot d'avril 2025⁷ qui les dotera définitivement de réels pouvoirs de coercition. Police administrative spéciale, la sûreté des transports terrestres de voyageurs s'inscrit aussi parfaitement dans le *continuum* de sécurité, au même titre que la sécurité privée régie par les articles. L. 611-1 et s. du Code de la sécurité intérieure. Cette forme de police fait parfaitement écho à l'idée développée dans la loi Pasqua de 95⁸ selon laquelle « *La sécurité privée concourt à la sécurité générale de la Nation* » ou encore l'idée désormais bien rependue selon laquelle la sécurité est l'affaire de tous. Porteuses de prérogatives plus ou moins fortes sur l'espace public et constitutive de la 4^e force de sécurité

et Paralympiques. Début de l'année 2025, on dénombre plus de 200 000 salariés travaillant directement dans le secteur de la sécurité privée en France in

<https://www.cnaps.interieur.gouv.fr/contenu/telechargement/5687/46214/file/Rapport%20annuel%20d'activit%C3%A9%202024%20du%20CNAPS.pdf>

⁵ Il convient de souligner que depuis la réforme de 2018 ouvrant la voie à la privatisation, la SNCF société mère est passée au statut d'entreprise publique sous la forme d'une société anonyme à capitaux d'État.

⁶ L. n° 2016-339, 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 : *JO* 23 mars.

⁷ Loi n° 2025-379 du 28 avril 2025 relative au renforcement de la sûreté dans les transports.

⁸ L. n° 95-73 du 21 janv. 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité, dite LOPS, v. à ce sujet le numéro spécial *AJDA* 15 déc. 2025, n° 34, *La Loi Pasqua a trente ans*, p. 2243-2275.

après la police nationale, la gendarmerie et la police municipale, on est en droit de se demander par qui et comment ces forces privées et parapubliques de sécurité sont-elles contrôlées.

Il s'agit de savoir si dans leurs missions elles obéissent à des normes, des règles, de savoir-faire et savoir-être et par qui ces règles sont-elles contrôlées ? C'est alors s'attacher donc au concept de déontologie, c'est-à-dire qu'il faut un cadre juridique permettant de vérifier que les pouvoirs des agents privés ou parapublics sont utilisés par eux à bon escient, dans les règles de l'art. Le terme vient du grec ancien *deontos* (« ce qu'il faut faire ») et *logos* (« science, discours »). Littéralement, c'est la science des devoirs. Elle fixe les limites de ce qui est acceptable ou non dans un cadre professionnel pour garantir l'intégrité de la fonction. La 1^{ère} fois que le concept est utilisé, il l'est par J. Bentham estimant qu'il s'agit du point de rencontre entre le droit et la morale. Pour C. Vigouroux il en va également de la crédibilité de l'agent et de sa mission. Souvent présenter comme de frères ennemis ou des jumeaux non interchangeables, questionner la déontologie de ces deux forces co productives de sécurité au quotidien, est fondamental. C'est opérer un double constat avec en toile de fond l'augmentation de leurs pouvoirs. D'abord il faut être conscient du fait que ces deux sécurités ont à cœur d'œuvrer vers un même but de moralisation de la profession. Car ce n'est pas rien de déléguer sur certaines portions du territoire toujours plus amples, des prérogatives de police telles que la fouille visuelle ou manuelle d'un sac ou d'un bagage, une vérification d'identité, une palpation de sécurité ou un refus d'entrée dans un espace ou périmètre recevant des flux d'usagers. De plus, le monde de la sécurité privée étant divers et varié, ce sont généralement les primo intervenants avec la police municipale sur les lieux d'un événement voire d'une catastrophe. Pour autant, si elles agissent dans un but commun, mais néanmoins spécifique à chaque entité (I), on pourra établir que ces positions différentes dans leur mission de sécurité légitiment des modes de contrôle diversifiés, mais complémentaires (II).

I. La convergence vers un but commun, mais néanmoins spécifique

Institutions susceptibles de porter atteinte aux libertés individuelles, la sécurité privée comme les forces parapubliques de sécurité ont à cœur de poursuivre leurs missions dans un but unique de recherche d'éthique et de moralisation de leur profession. C'est ainsi que les deux forces de sécurité convergeraient alors vers un même but : un savoir-faire et un savoir-être irréprochable, tout en ayant chacune un profil spécifique. Aussi, alors que la sécurité privée se présente de façon générale comme une profession porteuse de prérogatives limitées à caractère préventif (A), les forces parapubliques se caractérisent par des pouvoirs augmentés à caractère coercitif quasi répressif (B).

A. La sécurité privée, une intervention limitée et préventive

Si la profession s'exerce en lien avec du public et des usagers, dans des espaces souvent ponctuels et restreints, la mission de la sécurité privée concerne plus une mission commerciale qu'un véritable service public. Elle se concentre surtout sur l'événementiel avec par exemple pour la période des JO, des pouvoirs en effet particulièrement accrus (contrôle plus approfondi avec notamment des portiques et des points de sécurité augmentés par les capacités de l'algorithme). En dehors de ces besoins exceptionnels, leurs missions et leurs pouvoirs restent néanmoins contingentés et limités. De manière générale, la sécurité privée ne bénéficie pas de port d'arme, les agents ne sont pas assermentés, pas de vérification d'identité possible, pas de palpations sauf le cadre bien établi de la sûreté aéroportuaire et celui des périmètres de sécurité particuliers. De même, et conformément à un adage ou mythe jurisprudentiel bien connu du droit de la sécurité, cette dernière n'est pas en mesure de visionner les images de vidéoprotection de l'espace public prises par les caméras

et déportées dans les centres de commandement. Enfin, étant dépourvus de pouvoir de verbalisation, leur statut semble en effet amoindri par rapport à celui des agents SUGE ou GPSR possédant cette prérogative ou encore à celui des agents privés des groupements de sécurité des bailleurs sociaux⁹ qui en sont investis par l'art. L. 614-6 CSI¹⁰. De manière générale, la sécurité privée doit répondre à un devoir de loyauté, de probité, de moralité, doit promouvoir un comportement exemplaire : ce devoir général d'exemplarité des agents de sécurité privée trouve aujourd'hui un écho particulier en matière de violences sexistes et sexuelles. Le licenciement d'un agent de sécurité ayant montré une photo pornographique à une jeune salariée d'une entreprise tierce a ainsi été jugé proportionné par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence¹¹. Les agents de la sécurité privée doivent se montrer impartiaux et s'interdire toute discrimination. Ils "*agissent avec tact, diplomatie et courtoisie* », élément commun que l'on retrouve dans le code déontologie de la SP et dans le code déontologie SUGE § 3§2. Les sanctions encourues sont l'avertissement, le blâme, l'interdiction temporaire ou définitive d'exercice, ainsi que des pénalités financières.

En parallèle, les pouvoirs des forces parapubliques semblent avoir évolué ces dernières années vers des pouvoirs augmentés quasi répressifs.

⁹ Groupements créés sous forme de GIE ou de SA à Paris (GPIS), Toulouse (GITeS), Nice (GAIDA).

¹⁰ « Les agents mentionnés au dernier alinéa de l'article L. 614-2 et commissionnés par leur employeur sont habilités à constater par procès-verbal, dans l'exercice de leur mission, les contraventions qui portent atteinte aux immeubles ou groupes d'immeubles à usage collectif d'habitation au sein desquels ils assurent des fonctions de surveillance et de gardiennage, dès lors que ces constatations ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquête ».

¹¹ CA Aix-en-Provence, 18 juin 2021, n° 19/04314.

B. La SUGE, des pouvoirs augmentés quasi répressifs

Depuis une vingtaine d'années, le secteur de la sûreté dans les transports terrestres traverse une transformation majeure. Historiquement perçus comme des services internes, ils s'apparentent désormais à une véritable police administrative des transports, marquée par des missions et des prérogatives hors normes. Depuis les années 2000, l'objectif des opérateurs est de « montrer du bleu ». Il ne s'agit plus seulement de missions de surveillance au titre d'une prestation commerciale, mais de rendre la sécurité visible pour rassurer les usagers. La sûreté ferroviaire serait alors devenue un préalable indispensable à l'activité commerciale, se transformant en une quasi-mission de maintien de l'ordre pour garantir la fluidité des flux de passagers. La mutation actuelle de ces parapolices s'explique aussi tant par le gigantisme de la zone territoriale à couvrir que par l'intensification des menaces à anticiper et à gérer. Les agents opèrent sur un terrain d'une complexité unique, caractérisé par son étendue et sa diversité. En effet, le réseau ferroviaire est immense comprenant 48 000 km de voies et 3 000 gares¹² avec un périmètre allant de l'emprise ferroviaire stricte aux couloirs de métros, nécessitant une coopération accrue avec la Police nationale, la Gendarmerie et les Polices municipales. Également, face à l'évolution des risques (du terrorisme international type 2015 aux violences du quotidien comme les vols ou agressions sexuelles), le législateur a doté ces agents de pouvoirs de plus en plus vastes. Longtemps moins dotés en prérogatives que des agents de sécurité aéroportuaire, les agents SUGE/GPSR sont devenus, sous l'impulsion des lois Savary et Tabarot, de véritables « Train Marshals ». C'est ainsi que depuis 2016 et jusqu'à la loi de 2025, ils disposent désormais de prérogatives de police élargies se fondant sur les articles L. 2251-1 et suivants du Code des transports, plaçant désormais « *la sécurité des transports publics sur de bons rails* »¹³. Ce dispositif élargi comprend le pouvoir de contrôler visuellement et fouiller les bagages des passagers, effectuer une palpation de sécurité avec le consentement du passager et autorisation préfectorale préalable,

¹² Complété par des infrastructures dites sensibles, telles que plus de 120 000 ouvrages (ponts, tunnels, viaducs).

¹³ X. LATOUR, « *La sécurité des transports publics sur de bons rails* » *JCP A*, n° 19, 17 mai 2016, 2125.

le tout en pouvant si la situation le nécessite procéder à l'enregistrement vidéo de leur intervention grâce au port de caméras mobiles¹⁴. Également et encore en se démarquant des agents de sécurité privée, les agents SUGE et GPSR ont la possibilité de porter une tenue civile et de bénéficier d'un port d'arme élargi de catégorie B et D (matraques, matraques télescopiques et bâton de défense de type " tonfa " ou générateurs d'aérosols incapacitants ou lacrymogènes)¹⁵. Enfin, le particularisme de ces agents tient aussi au fait qu'ils peuvent être accompagnés d'équipes cynotechniques facilitant leur mission ainsi que de véhicules sur l'emprise ferroviaire comme à l'extérieur disposant d'avertisseurs lumineux et sonores leur permettant de ne plus être soumis aux limitations de vitesse.

Le nouveau dispositif en vigueur depuis la loi Tabarot d'avril 2025 vient encore renforcer l'atypisme des pouvoirs conférés. Désormais, les agents sont en mesure d'effectuer sur les personnes contrôlées une palpation de sécurité sans avoir recours à l'autorisation préfectorale préalable¹⁶ ceci afin de rendre plus effectif là encore la portée de leur travail et dès lors que des éléments objectifs laissent à penser qu'une personne pourrait détenir des objets susceptibles de présenter un risque pour la sécurité. Ces objets pouvant constituer des armes par destination pourront être confisquées par l'agent¹⁷ (cela concernerait les pics à glace, les couteaux de boucher, marteau, etc.).

La loi entérine avec l'accord du Conseil constitutionnel la mise en place d'un nouveau droit de poursuite. Les agents SUGE peuvent agir non seulement dans l'enceinte de la gare, mais également sur la voie publique et aux abords immédiats des emprises pour lesquelles ils sont compétents, si le caractère urgent de la situation le justifie¹⁸. Enfin, alors que la loi sécurité globale leur a conféré de nombreux pouvoirs sur le visionnage des images déportées dans les CCOS, la loi Tabarot va plus loin encore en associant à cette mission de visionnage les

¹⁴ Utilisation des caméras mobiles d'ailleurs élargie par la loi Tabarot pour les contrôleurs et à titre expérimental pour les conducteurs de bus.

¹⁵ V. sur ce point l'article R. 2251-41 du Code des transports. Le décret 2026-101 du 13 février 2026 autorise désormais les agents SUGE et GPSR à titre expérimental et pour une durée de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent décret, à porter un pistolet à impulsions électriques.

¹⁶ Art. L. 2251-9 code des transports.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ Art. L. 2251-1-4 Code des transports.

agents d'Île de France mobilité pourtant agents privés¹⁹, ceci tendant à desserrer le verrou de l'indélégalité du pouvoir de police aux forces privées de sécurité²⁰.

II. Des moyens de contrôle diversifiés, mais complémentaires

Alors que la sécurité privée semble porteuse d'une mission contrôlée et encadrée (A), les forces parapubliques répondraient à un contrôle plutôt différencié (B).

A. La sécurité privée : l'option d'un contrôle structuré

Bien que le secteur de la sécurité privée repose sur des effectifs massifs (dépassant les 180 000 employés), les pouvoirs de police de ces agents demeurent restreints en dehors des contextes spécifiques, tels que la sûreté dans les aéroports ou les périodes exceptionnelles comme les jeux Olympiques. Néanmoins, afin de prévenir les dérives passées, ce métier est soumis à une double surveillance institutionnelle : celle du Défenseur des droits (DD) et celle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

I- L'intervention du Défenseur des droits

Le Défenseur des droits, dont les prédictions d'intervention sont principalement régies par l'article L. 142-1 du Code de la sécurité intérieure

¹⁹ Art. L. 1241-4-1 A Code des transports.

²⁰ Postulat d'ailleurs rappelé à de multiples occasions par les décisions constitutionnelles notamment en posant le premier principe constitutionnel inhérent à l'identité constitutionnelle de la France selon lequel « *il résulte de l'article 12 de la Déclaration de 1789 l'interdiction de déléguer à des personnes privées des compétences de police administrative générale inhérentes à l'exercice de la force publique nécessaire à la garantie des droits* », in *Société Air France*, C.const, 15 oct. 2021, n° 2021-940 QPC ou encore par la décision du CE, *Commune de Castelnaudary*, selon laquelle « le service de la police rurale, par sa nature, ne saurait être confié qu'à des agents placés sous l'autorité directe de l'administration » (17 juin 1932, D. 1932.III.28).

(CSI)²¹, veille au respect de la déontologie au sein de la sécurité privée. Cette institution puise ses origines dans les préconisations du Comité Balladur visant à rénover les structures de l'État. Ces recommandations ont été concrétisées par la révision constitutionnelle du 23 juillet 2008, ayant profondément modifié l'architecture de la Ve République. Le Défenseur des droits est né de la fusion de quatre entités préexistantes : le Médiateur de la République, la HALDE (lutte contre les discriminations), la Commission nationale de déontologie de la sécurité (CNDS) ainsi que le Défenseur des enfants. Désormais ancrée au sein de l'article 71-1 de la Constitution, cette figure a pour rôle de garantir que les droits fondamentaux sont respectés par l'ensemble de la sphère publique. Cela inclut les services de l'État, les collectivités locales, les établissements publics, mais aussi toute structure privée chargée d'une mission de service public ou entrant dans son champ de compétence législatif. C'est ensuite la loi organique de 2011 qui est venue détailler son fonctionnement, ses prérogatives et ses ressources. L'article 2 de ce texte lui confère explicitement le statut d'autorité constitutionnelle indépendante. La loi organique a également pérennisé les responsabilités autrefois dévolues à la CNDS. Selon l'article 4, le Défenseur a la charge de surveiller les pratiques déontologiques de tous ceux qui exercent des activités de sécurité sur le sol national. Ce périmètre d'action est vaste, puisqu'il concerne aussi bien les agents de la force publique (police, gendarmerie) que les acteurs du secteur de la sécurité privée. Auteur de nombreux rapports et avis²², l'analyse de ces documents sur les cinq dernières années révélerait une quasi-absence de manquements éthiques majeurs chez les agents. En effet, la sécurité privée ne semble pas générer de contentieux volumineux, ne représentant que 1 à 2 % des dossiers traités par le Défenseur sur cette période. Il convient toutefois de noter qu'en 2018, le Défenseur a réaffirmé sa légitimité à contrôler les agents de sécurité privée armés, dont l'activité est potentiellement plus source de litiges.

²¹ Plus largement, « le Défenseur des droits accomplit sa mission de veiller au respect de la déontologie par les personnes exerçant des activités de sécurité dans les conditions fixées par la loi organique n° 2011-333 du 29 mars 2011 relative au Défenseur des droits ».

²² V. pour un article d'ensemble sur le rôle du Défenseur des droits et la sécurité v. F. NICOUD, *Annuaire du Droit de la Sécurité et de la Défense 2021*, O. GOHIN, X. LATOUR DIR., *Mare & Martin* 2021, p. 61-70

À l'avenir, avec l'extension progressive des prérogatives de ces agents et le désengagement de l'État, le rôle de régulateur du Défenseur sera sans doute appelé à se renforcer significativement.

2- Le rôle central du CNAPS

La majeure partie de la surveillance éthique de la profession incombe toutefois au CNAPS. Établi en 2011 par la loi LOPSI II, cet Établissement Public Administratif (EPA) incarne l'autorité de l'État et se distingue d'un simple ordre professionnel. Les pouvoirs publics ont ainsi privilégié une structure hybride entre l'ordre corporatiste et l'administration classique. Pour le Professeur Olivier Renaudie d'ailleurs, il n'est pas possible actuellement d'énoncer que la sécurité privée serait un secteur « *régulé*. En effet, la notion de régulation est inadaptée pour rendre compte de la réalité juridique des rapports entre l'État et la sécurité privée »²³. Le CNAPS exerce une fonction disciplinaire cruciale en s'appuyant sur le code de déontologie intégré au CSI en 2012. Il opère également un contrôle préventif en gérant l'octroi, le refus, la suspension ou le retrait des agréments, des autorisations de fonctionnement et des cartes professionnelles (conformément aux articles L. 632-1 et R. 632-1 du CSI). L'architecture de ce code, à l'instar de celui applicable à la SUGE, s'articule autour de quatre piliers majeurs, présentant une sorte de socle déontologique commun. En effet, on y retrouve les clauses d'ordre général, puis l'énumération des obligations partagées, débutant par l'obéissance stricte à la loi, mais s'étendant bien au-delà, les modalités d'interaction avec le public et la sauvegarde des libertés individuelles et enfin l'affirmation d'une double responsabilité, à la fois légale et éthique, envers les personnes protégées.

Si ce cadre déontologique crée une forte ressemblance entre ces deux secteurs, il n'en reste pas moins que la surveillance des forces parapubliques conserve des caractéristiques nettement distinctes.

²³ O. RENAUDIE, « *Faut-il déréguler la sécurité privée* » in Les relations entre l'État et la sécurité privée, *Mare & Martin*, 2022, p. 95.

B. La spécificité du contrôle de la SUGE : un cadre de surveillance dérogatoire

L'encadrement de cette profession et de ses membres se distingue par plusieurs aspects, constituant un système de régulation unique pour une force de police à part entière. Bien que les effectifs de la SUGE (3 200 agents) et du GPSR (1 000 agents) soient inférieurs à ceux du secteur de la sécurité privée, leurs prérogatives juridiques sont nettement plus étendues. En raison de leur statut d'entreprises publiques, la SNCF et la RATP échappent à la tutelle du CNAPS. Leur activité est plutôt soumise à la surveillance des forces de sécurité intérieure et au regard attentif du Défenseur des droits. La régulation de cette profession présente un caractère atypique, notamment car elle semble s'être structurée plus tardivement que celle du secteur privé. Ce n'est qu'en 2016, sous l'impulsion de la loi Savary, que la profession s'est dotée d'un code de déontologie comparable à celui de la sécurité privée. Intégré au Code des transports, ce code répondait à la nécessité de prévenir certains abus, tels que les mauvais traitements sanctionnés par la CEDH notamment dans l'arrêt *Ghedir et autres c/ France* du 16 juillet 2015. Puisque ces agents sont assermentés et autorisés à porter une arme, la loi Savary a instauré un contrôle rigoureux incluant des obligations de formation spécifiques et la réalisation d'enquêtes administratives systématiques lors du recrutement. Le contrôle de la profession est singulier puisque le CNAPS ne dispose d'aucun pouvoir sur ces agents privés investis d'une mission de service public. La surveillance est exercée de manière externe par le préfet, la hiérarchie interne, ainsi que par la police et la gendarmerie, qui peuvent effectuer des inspections sur place conformément à l'article L. 2251-6 du Code des transports²⁴. Chaque année, un rapport national recensant ces interventions est publié et transmis au Défenseur des droits, sans préjudice d'éventuelles poursuites judiciaires. Cette organisation crée une

²⁴ « Sans préjudice des dispositions prévues par le code de procédure pénale pour le contrôle des personnes habilitées à constater les infractions à la loi pénale, les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale des services désignés par arrêté du ministre de l'intérieur assurent, pour le compte du représentant de l'État dans le département, le contrôle des agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1 du présent code ».

dualité dans le secteur des transports terrestres, renforçant ainsi l’atypisme du secteur. En effet, on constatera que d’un côté, les agents de la SUGE et du GPSR dépendent des institutions publiques de contrôle. Alors que de l’autre, les agents de sécurité privée (prestataires externes) intervenant dans les transports locaux hors SNCF restent sous l’autorité du CNAPS (comme l’illustre la question de l’armement en matraques et bombes lacrymogènes du GAP de la Régie des Transports de Marseille). Enfin, à l’instar de la sécurité privée, le professionnalisme du secteur est reconnu. En effet, le contrôle exercé par le Défenseur des droits révèle un faible taux de contentieux (entre 1 et 2 % des dossiers sur les cinq dernières années), ce qui témoigne d’une grande maîtrise professionnelle. Ce sérieux est d’ailleurs souligné par M. Valente dans son rapport préalable à la loi Tabarot d’avril 2025. Il y souligne l’excellence de leurs interventions, fruit d’un cursus de formation rigoureux dont le contenu déontologique est fixé par arrêté ministériel. M. Valente affirme même, après s’être rendu dans les centres de formation de la SNCF (Ermont-Eaubonne) et de la RATP, que « *ces agents sont parfois mieux préparés à intervenir en milieu ferroviaire que les forces de l’ordre classiques* »²⁵. Toutefois, des points de vigilance semblent néanmoins demeurer. Le Défenseur des droits identifie ponctuellement des manquements d’une double nature. Tout d’abord au niveau structurel, dans la décision n° 2023-208, le Défenseur a pu par exemple mettre en cause l’ancien directeur de la SUGE pour une note de service préconisant le menottage systématique, une directive jugée contraire aux principes déontologiques. Puis, au niveau individuel, la décision n° 2020-56 a sanctionné un agent pour un usage disproportionné de la force (contrainte au niveau du cou et de la tête) et pour avoir tenté d’empêcher des témoins de filmer la scène.

En conclusion, l’analyse se porte sur les évolutions possibles du contrôle des agents parapublics (SUGE/GPSR), la question de la sécurité privée ayant déjà été traitée. Dans un contexte de libéralisme marqué, la question se pose du

²⁵ G. GOUFFIER VALENTE, *Rapport sur la proposition de loi adoptée par le Sénat relative au renforcement de la sûreté dans les transports*, AN, n° 636, 27 nov. 2024, p. 158.

maintien d'un contrôle déontologique spécifique pour cette profession — véritable bras armé disposant d'un quasi-monopole sécuritaire — en dehors du giron du CNAPS. Cet atypisme structurel place ces entités, des sociétés anonymes aux capitaux publics, dans une position singulière : elles bénéficient d'une absence totale de concurrence dans leur branche de sécurité tout en ayant la faculté de commercialiser leurs propres prestations de sécurité auprès de tiers. Compte tenu de cette logique économique incontestable, l'intégration de ces services au sein du CNAPS apparaît comme une option sérieuse, une piste d'ailleurs déjà évoquée avant l'adoption de la loi Savary. Par ailleurs, certains observateurs soulignent que le contrôle direct par les forces de sécurité intérieure ne constitue peut-être plus une priorité, au regard des tensions actuelles sur les effectifs de la police et de la gendarmerie.