

Commentaires sur l'ordonnance sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (OOST)

1. Généralités

1.1 Introduction

Conformément à la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transport publics (LOST), il incombe au Conseil fédéral de régler la formation, l'équipement et l'armement desdits organes. Il lui appartient aussi de définir les critères qui relèvent du recensement de la sécurité ainsi que l'échange d'informations avec la police.

1.2 Loi sur l'usage de la contrainte

Aux termes de l'art. 4, al. 6 de la LOST et en vertu de la loi sur l'usage de la contrainte (LUsc), le recours à la force physique, à des moyens auxiliaires et à des armes est admis.

La loi sur l'usage de la contrainte permet la contrainte policière par le recours à la force physique et à des moyens auxiliaires (chiens de service, menottes et autres liens), ainsi que l'utilisation d'armes telles que des matraques et des bâtons de défense, des substances irritantes et des armes à feu (art. 5 et 13 à 15, LUsc). Les mesures policières prévues comprennent la rétention pour une courte durée, la fouille de personnes et de leurs effets personnels, la perquisition de locaux et de véhicules, le séquestre d'objets (art. 6 et 19 à 21 LUsc).

La LUsc est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

2. Commentaires

Art. 1 Objet

Conformément à l'art. 1, l'ordonnance fixe les conditions minimales dans lesquelles les entreprises de transport peuvent engager des organes de sécurité ou déléguer des tâches de protection à des entreprises de sécurité privées.

Art. 2 Définitions

Le terme « entreprise de sécurité » désigne une entreprise active dans le domaine sécuritaire, quelle que soit sa forme juridique. Il peut s'agir d'une société commerciale ou d'une société individuelle sise en Suisse.

Le terme « tâches de protection » n'est pas décrit plus en détail, ces tâches étant définies avec précision dans la norme légale sur la délégation de tâches.

Art. 4 Moyens auxiliaires et armes admis

Les moyens auxiliaires et armes prévus correspondent à l'équipement utilisé jusqu'ici par la police des transports Securitrans SA. Il incombe à l'entreprise de transport de définir ce type d'équipement dans la convention qu'elle conclut avec l'entreprise de sécurité.

Il est exclu d'équiper la police des transports d'armes à feu ou de dispositifs incapacitants.

Art. 5 Fourniture de sûretés

Ces sûretés ont pour but de couvrir tous les coûts prévisibles. Il s'agit de garantir que la personne incriminée se présente à la suite de la procédure.

Art. 6 Coûts de la police des transports

Ces dispositions créent les conditions qui permettent aux entreprises de transport d'offrir, à des conditions comparables, les services de la police des transports tels qu'ils sont décrits dans la loi.

Art. 7 Délégation de tâches des services de sécurité à une entreprise de sécurité

L'entreprise de transport est coresponsable de l'accomplissement réglementaire des tâches même si elle délègue les tâches de protection à une entreprise de sécurité.

A noter que le recrutement, par l'entreprise de transport, de personnes privées à titre d'auxiliaires pour accomplir des tâches de protection en dehors du cadre de la LOST n'est pas considéré comme une délégation des tâches. Dans ce cas, la personne privée n'a aucune autonomie ni compétence de décision et exécute simplement les ordres de l'entreprise de transport en lui fournissant certaines prestations qui ne requièrent pas d'autorisation.

Par le biais des tâches de l'entreprise de sécurité, l'entreprise de transport et l'OFT obtiennent les informations nécessaires au contrôle. Au besoin, il est possible d'intervenir auprès de l'entreprise de sécurité si son personnel ne dispose pas des connaissances requises (al. 4, let. c), si l'accomplissement des tâches est entravé (al. 4, let. d) ou si les conditions visées aux art. 7 et 8 ne sont plus remplies.

Art. 8 Formation

L'expérience de la police des chemins de fer a montré que les policiers formés en vue des activités exigeantes de la police des transports disposent des prérequis optimaux ad hoc.

Art. 9 Identification

Cette disposition est analogue à celle de l'art. 12, LUSC. Selon celle-ci, un organe de sécurité doit être identifiable lorsqu'il accomplit ses tâches. Cet organe doit être à même de prouver qu'il agit sur mandat d'une entreprise de transport ou de sécurité. Cette exigence est remplie moyennant un justificatif délivré par l'entreprise de sécurité ou de transport.

L'identification des organes de sécurité présuppose également que ceux-ci soient vêtus de manière à exclure toute confusion avec les membres des autorités. Ainsi, la désignation « Police des transports » est admise, mais pas celle de « Police ». Le service en civil doit rester possible dans des cas exceptionnels, p. ex. lors de la recherche de pickpockets.

L'obligation d'identification est étroitement liée au droit des personnes concernées de dénoncer d'éventuels abus aux autorités compétentes. A cet effet, il est possible d'attribuer des numéros d'identification aux collaborateurs des organes de sécurité. Pour des raisons de sécurité, il n'est pas impératif d'indiquer les nom et prénom des personnes officiant comme organes de sécurité.

Art. 10 Convention avec les autorités de police

Afin que toutes les personnes impliquées connaissent leurs droits et leurs obligations en rapport avec la collaboration, il y a lieu de conclure une convention entre l'entreprise de transport ou de sécurité et les autorités de police cantonales ou communales. Cette convention permet d'assurer une collaboration claire et harmonieuse. Il faut notamment régler comment la police communique des données personnelles à la police des transports.

Art. 11 Renseignements et déclaration à l'OFT

L'OFT doit disposer des documents à remettre dans le but d'assumer sa tâche de surveillance. Grâce aux informations énumérées à l'annexe, il pourra se faire une idée globale des activités exercées.

Art. 12 Dénonciations à l'OFT / mesures de l'OFT relevant du droit de la surveillance

L'OFT exerce sa surveillance sur la base des informations qu'il reçoit. La déclaration d'un état de fait à l'OFT suffit pour déclencher une vérification ; il n'est pas nécessaire de formuler une « requête » détaillée. En règle générale, l'OFT ne procède ni à des vérifications ni à des contrôles sans motif concret.

Les mesures prévues ont pour but de rétablir, au besoin, un service conforme à la loi.

Art. 13 Disposition transitoire

S'agissant des conventions existantes passées avec des entreprises de sécurité privées, il faut que les entreprises de transport vérifient si l'entreprise de sécurité privée en question satisfait aux exigences de l'art. 8 et si des adaptations s'imposent. Par conséquent, dès le 1^{er} janvier 2012, une autorisation de l'OFT est requise pour déléguer des tâches de protection à une entreprise de sécurité.

Art. 14 Entrée en vigueur

L'entrée en vigueur de l'ordonnance est prévue le 2011.