

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen de la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux, Gilles Savary et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen et apparentés, relative à la prévention et à la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs (n° 3109) (*M. Gilles Savary, rapporteur*)..... 2

Mardi

8 décembre 2015

Séance de 21 heures

Compte rendu n° 23

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La commission a poursuivi l'examen du **rapport de M. Gilles Savary relatif à la prévention et à la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs (n° 3109)**.

Article 1^{er} (articles L. 2251-5 ; L. 5332-6 et L. 6342-4 du code des transports, L. 511-1, L. 531-1, L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure) : Autorisation de procéder à des inspections, fouilles et palpations accordée aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP et simplification des habilitations

La Commission est saisie de l'amendement CD101 de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. Le présent amendement permet aux agents de la SUGE (Surveillance générale) et du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR), en cas de refus d'une personne de se soumettre à l'inspection de ses bagages, à la fouille de ceux-ci ou à une palpation de sécurité, de lui interdire l'accès au train et de la contraindre à descendre de voiture ou à quitter la gare ou la station. En cas de refus d'obtempérer, ces agents pourront requérir l'assistance de la force publique.

M. Gilles Savary, rapporteur. Je demanderai à M. Sébastien Pietrasanta de retirer cet amendement au profit de l'amendement CD52, dont la portée est un peu plus étendue, puisqu'il permet à l'exploitant non seulement d'extraire du train mais aussi de refuser l'accès au train à la personne qui veut se soustraire à une fouille ou à une palpation.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD102 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Il s'agit d'un amendement rédactionnel, qui vise à supprimer les mots : « à main », afin de permettre aux agents de la SUGE et du GPSR de procéder à la fouille de tout bagage, qu'il s'agisse de sacs-bananes, de sac à dos ou de casques de moto, par exemple.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de coordination CD103 de la commission des lois.

Elle examine ensuite l'amendement CD46 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet article premier vise à étendre aux agents de sûreté des transports collectifs les prérogatives qu'exercent en matière de palpation de sécurité les agents de sûreté privée, dits « stadiers ». Par cet amendement, nous proposons que les agents de la SUGE et du GPSR, dont l'aptitude professionnelle est reconnue et contrôlée par l'État, soient

dispensés de l'agrément de la Commission régionale d'agrément et de contrôle auquel sont soumis les stadiers.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1^{er} ainsi **modifié**.*

Article additionnel après l'article 1^{er}. Article 1^{er} bis (nouveau) (article L. 2241-1-2 [nouveau] du code des transports) :

La Commission est saisie de l'amendement CD20 de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Nous proposons d'ouvrir aux contrôleurs des réseaux de transport la possibilité de procéder sur l'ensemble du territoire à une inspection visuelle des bagages, afin de prévenir les actes de malveillance. En effet, les contrôleurs, qui sont les agents les plus présents dans les transports collectifs, forment le premier bouclier de notre arsenal de prévention, notamment dans les réseaux régionaux.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Article 2 (articles L. 2251-6 et L. 2252-2 [nouveaux] du code des transports) :
Renforcement du contrôle exercé par les forces de l'ordre sur les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP

La Commission examine l'amendement CD90 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à préciser que les services de police et de gendarmerie qui seront chargés du contrôle des agents de service internes de la SNCF et de la RATP seront désignés par arrêté.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** successivement l'amendement rédactionnel CD55 ainsi que l'amendement de précision CD56, tous deux du rapporteur.*

La Commission est ensuite saisie de l'amendement CD104 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Cet amendement présenté par le président Jean-Jacques Urvoas prévoit qu'un bilan national annuel des actions entreprises dans le cadre de l'article 2 soit publié et notifié au Défenseur des droits. Il s'agit de rendre ainsi effectif le contrôle des organismes de sécurité.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je m'étonne que le président de la commission des lois ait déposé un tel amendement, car je le croyais opposé aux rapports.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Vous avez raison, monsieur le président. (*Sourires*)

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD105 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Il s'agit de confier au Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) le contrôle de la formation délivrée aux agents de la SNCF et de la RATP. Je sais que cela fait débat, mais le CNAPS est un organisme sérieux qui peut, depuis la loi Rebsamen, contrôler la formation de l'ensemble des organismes de sécurité privée.

M. le rapporteur. Je pourrais démontrer en détail le sérieux de la formation des agents de la SUGE et de la RATP, qui est déjà très strictement encadrée. En outre, je rappelle que nous venons d'adopter un amendement qui vise à placer ces agents sous le contrôle direct des forces de police et de gendarmerie. Par ailleurs, cet amendement est troublant, car il présente un intérêt financier pour le CNAPS, dès lors que l'entreprise ayant recours à ses services est tenue de lui payer une cotisation, laquelle est évaluée en l'espèce à 1 million d'euros pour la seule SNCF – et elle serait sans doute équivalente pour la RATP. Il ne me paraît pas utile de répercuter ce coût sur l'utilisateur, puisqu'il nous a été confirmé lors des réunions préparatoires que le ministère de l'Intérieur exercerait un contrôle. Je souhaiterais donc que cet amendement soit retiré ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. J'entends les arguments du rapporteur mais, puisqu'il s'agit d'un amendement du président Jean-Jacques Urvoas lui-même, je le maintiens et m'en remets à la sagesse de la Commission.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD57 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 (articles L. 2251-3 et L. 2251-3-1 [nouveau] du code des transports) :
Élargissement des possibilités accordées aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP d'agir en civil

La Commission est saisie de l'amendement CD106 de la commission des lois, qui fait l'objet du sous-amendement CD116 du rapporteur.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. L'amendement CD106 tend à préciser les conditions dans lesquelles certains agents de la SUGE et du GPSR peuvent exercer leurs fonctions en civil. L'article 3 étend les possibilités de dispense du port de la tenue afin de faciliter les conditions d'intervention du personnel. Toutefois, la formule retenue est alambiquée, dans la mesure où il est fait référence aux « lieux mentionnés à l'article L. 2251-1-1 particulièrement exposés aux infractions prévues au titre 4^e du présent code, aux

actes de terrorisme ou aux infractions de criminalité et de délinquance organisées telles que définies aux articles 311-9, 312-6 et 322-8 du code pénal ».

Qui peut dire, aujourd'hui, la gare, la voiture, la rame ou la station qui ne sont pas « particulièrement exposées » au terrorisme ou au vol en bande organisée ? Il est à craindre que cette rédaction n'aboutisse à rendre cette autorisation permanente, en tout temps et en tout lieu, dans les infrastructures de transport public. C'est pourquoi il est proposé, par cet amendement, de conditionner l'action en civil des personnels de sécurité à un arrêté préfectoral préalable qui préciserait, en fonction des nécessités de l'ordre public, à quelles dates et dans quels lieux la dispense de tenue est autorisée.

M. le rapporteur. Avis favorable à cet amendement très important qui vise à autoriser, sous le contrôle du préfet, les agents de la SUGE et du GPRS à être dispensés du port de la tenue pour toutes les missions qui leur incombent. Le sous-amendement CD116 vise simplement à préciser que, lorsque les agents interviennent en civil, ils doivent présenter leur carte professionnelle à toute personne qui en fait la demande. Il s'agit d'éviter toute confusion avec d'éventuels imposteurs.

*La Commission **adopte** le sous-amendement CD116.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD106 sous-amendé.*

*En conséquence, les amendements CD47 du rapporteur, CD21 de Mme Marie Le Vern et CD11 de M. François-Michel Lambert **tombent**.*

*La Commission **adopte** ensuite l'article 3 ainsi **rédigé**.*

Article additionnel après l'article 3. Article 3 bis (nouveau) (article L. 114-2 [nouveau] du code de la sécurité intérieure)

La Commission est saisie de l'amendement CD107 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Au sein de la SNCF et de la RATP, des enquêtes sont susceptibles d'être conduites lorsque les fonctions remplies par l'agent nécessitent une habilitation au titre de la protection du secret de la défense nationale ou un accès à un point d'importance vitale reconnu comme tel dans le code de la défense. D'autres fonctions également sensibles ne sont cependant soumises à aucun contrôle particulier alors qu'elles peuvent être de nature à présenter un risque sérieux pour la sécurité des personnes. Je pense aux aiguillages, à la sécurité des systèmes d'information ou à la conduite de certains engins – cette liste n'est évidemment pas exhaustive.

L'objet de cet amendement est de permettre à la SNCF et à la RATP de solliciter des enquêtes administratives dans le cadre prévu à l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure. Informée par l'autorité administrative du profil de risque de son employé, l'entreprise pourrait alors prendre les mesures nécessaires pour l'éloigner sans dommage du poste à risque qu'il occupait préalablement. Cette mesure permettrait d'éviter d'avoir à habilitier sans distinction, comme le proposait M. Gérard Darmanin, 300 000 agents de la SNCF et de la RATP.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Article 4 (article L. 2241-1 du code des transports) : Possibilité donnée aux agents de police judiciaire de constater les infractions à la police des transports

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD58 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 4 ainsi **modifié**.*

Après l'article 4

*La Commission **adopte** l'amendement de conséquence CD59 du rapporteur.*

Article additionnel après l'article 4. Article 4 bis (nouveau) (articles L. 225-4, L. 225-5, L. 330-2, L. 330-3 et L. 330-4 du code de la route)

La Commission examine l'amendement CD84 de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Cet amendement est la traduction législative d'une mesure annoncée lors du comité interministériel de la sécurité routière d'octobre dernier. Il vise à améliorer l'information des entreprises de transport relative au permis de conduire de ceux de leurs personnels qui sont amenés à conduire des véhicules. Le code de la route autorise une municipalité à connaître l'état du permis de conduire d'une personne à qui elle s'apprête à confier le volant d'un car de ramassage scolaire, mais une entreprise comme la SNCF ou la RATP ne le peut pas. Or ces dernières emploient des milliers de conducteurs qui ont la charge de nombreux voyageurs.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Article additionnel après l'article 4. Article 4 ter (nouveau) (article 131-31 du code pénal)

La Commission est saisie de l'amendement CD108 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Cet amendement important tend à préciser que les peines d'interdiction de séjour, qui valent défense de paraître dans certains lieux déterminés, peuvent porter notamment sur les réseaux de transport en commun. Il s'agit d'assurer une meilleure protection des victimes en leur évitant de courir le risque de rencontrer leur agresseur lorsqu'elles empruntent les transports en commun. Ainsi, une personne qui a été condamnée pour harcèlement sexuel doit pouvoir se voir interdire l'accès à la ligne de bus sur laquelle elle a commis ses méfaits.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Article 5 (articles L. 18 et L. 78-7 [nouveau] du code de procédure pénale) :
Simplification des règles de compétence territoriale des procureurs

La Commission adopte successivement l'amendement de précision CD60 et les amendements rédactionnels CD61 et CD68, tous du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 5 ainsi modifié.

Article 6 (articles 78-2-2, 78-2-4 et 529-4 du code de procédure pénale) :
Extension des possibilités d'inspection et de fouille des bagages accordées aux officiers et agents de police judiciaire

La Commission est saisie de l'amendement CD42 de Mme Valérie Pécresse.

M. Gérard Darmanin. Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 2 de l'article. Le rapporteur a précisé les raisons qui l'ont incité à proposer une mesure dont il a indiqué lui-même qu'elle était à la limite de l'État de droit. Nous pensons, quant à nous, que les forces de police doivent pouvoir contrôler les bagages et procéder à leur fouille sans l'accord du possesseur. Je m'attends cependant à ce que la majorité repousse cet amendement.

M. le rapporteur. Avis défavorable. En matière de fouilles, les forces de police n'exercent pas une compétence générale mais uniquement des compétences encadrées. L'avis du procureur est en effet requis, sauf dans des cas tels que l'état d'urgence où ces fouilles sont des actes de police administrative, réalisés sous l'autorité de la hiérarchie administrative. L'ensemble des cas sont donc prévus. En temps de paix, si je puis dire, il n'y a pas lieu de faire de zèle et le droit commun doit s'appliquer. En revanche, en cas de dangers exceptionnels, comme c'est le cas actuellement, les forces de police peuvent procéder à des fouilles coercitives quand elles le souhaitent. Je ne vois donc pas l'utilité d'un tel amendement.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD53 du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD114 de M. Sébastien Pietrasanta, et les amendements CD22 de Mme Marie Le Vern et CD109 de la commission des lois.

M. le rapporteur. L'amendement CD53 répond en partie à la préoccupation de M. Gérard Darmanin, puisque, outre qu'il supprime la notion de bagage à main, il tend, d'une part, à permettre aux forces de police de procéder à des fouilles sur les véhicules et emprises des transports publics et, d'autre part, à supprimer l'obligation de requérir l'autorisation préalable du procureur de la République, qui est impossible à respecter en période de pointe, notamment. Cet amendement a donc une portée plus restreinte que celui de Mme Valérie Pécresse, qui créait une compétence générale sur l'ensemble de la voie publique. Il me paraît, du reste, pour cette raison, plus solide juridiquement, car, à la différence de l'amendement précédent, qui aurait pu être considéré comme un cavalier, il correspond bien à l'objet du texte, qui traite des transports collectifs.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Le sous-amendement CD114 tend à préciser que le procureur de la République compétent est celui dans le ressort duquel se situe le prochain arrêt du train.

Par ailleurs, je retire l'amendement CD109.

L'amendement CD109 est retiré.

La Commission adopte le sous-amendement CD114.

Puis elle adopte l'amendement CD53 sous-amendé.

En conséquence, l'amendement CD22 tombe.

La Commission adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD62 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 6 ainsi modifié.

Après l'article 6

La Commission est saisie de l'amendement CD87 du rapporteur.

M. le rapporteur. Les agréments des contrôleurs sont délivrés par les procureurs de la République au niveau départemental. Or les exploitants qui gèrent différents réseaux dans plusieurs villes souhaitent pouvoir, en cas de besoin, déplacer, pour une durée limitée, des contrôleurs d'un réseau vers un autre. Nous proposons, par cet amendement, d'étendre la validité de l'agrément du procureur de la République à un autre département. Ainsi, un exploitant, s'il a besoin d'assainir la situation sur l'un de ses réseaux, ne sera pas obligé de recruter mais pourra déplacer, pour une durée que nous avons fixée à quinze jours, des contrôleurs agréés dans le cadre d'une mission particulière.

M. Gérard Darmanin. Je suis favorable à cet amendement, mais que prévoit le code du travail en cas de changement du lieu de travail ?

M. le rapporteur. Les agents concernés seront, bien évidemment, volontaires et bénéficieront éventuellement de primes.

M. Gérard Darmanin. Il n'y a donc pas d'obligation ?

M. le rapporteur. Aucune. Il s'agit de permettre à un exploitant de demander à des contrôleurs s'ils acceptent de travailler quelques jours sur un autre réseau, sans qu'il soit obligé de recruter des personnels supplémentaires ou de déshabiller une partie du réseau pour accroître les contrôles dans une autre partie. Nous offrons ainsi aux gestionnaires de réseaux la souplesse qu'ils demandent.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. J'observe que le contenu de cet amendement trouverait mieux sa place à la fin de l'article 6. Je propose de le rectifier en ce sens.

*La Commission **adopte** l'amendement CD87 rectifié.*

Puis elle examine l'amendement CD49 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est retiré, au profit de l'amendement CD100, mieux rédigé, que nous examinerons après l'article 9.

*L'amendement est **retiré**.*

La Commission discute de l'amendement CD88 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'article L. 2241-1 du code des transports établit la liste des agents pouvant constater les infractions au code des transports. Nous proposons d'y ajouter les « agents assermentés missionnés de l'exploitant du service de transport », afin de permettre à ce dernier de recourir à des sous-traitants.

M. Gérard Darmanin. Si j'entends bien le principe que vous défendez, monsieur le rapporteur, je ne suis pas favorable à la disposition que vous proposez, même si elle présente le mérite de légaliser la pratique d'exploitants qui, au nom des autorités organisatrices de transports (AOT), payent des agents de sécurité privée qui ne peuvent toutefois tous être contrôlés par le CNAPS. Je ne souhaite pas qu'on permette à ces agents d'exercer une activité de sûreté. On touche là à des questions complexes qui relèvent des droits fondamentaux. S'il se passait quelque chose sur un réseau avec un agent de sûreté, on se retournerait, en Île-de-France, vers les élus de la région et, en province, vers les métropoles, les communautés d'agglomérations et les communautés de communes. On risque d'ouvrir la boîte de Pandore.

Par exemple, pour la métropole lilloise, la société qui exploite le métro, le tram et le bus dépense 1 million d'euros par an pour rémunérer des agents de sécurité privée, non seulement pour garantir la sécurité des voyageurs, mais aussi pour assurer celle de ses propres personnels. Que la société puisse garantir cette dernière est une chose ; quant aux voyageurs, c'est à la société elle-même, dans le cadre d'une délégation de service public, d'y pourvoir. Une solution, et là nous pourrions nous rejoindre, serait de mobiliser à cette fin les polices municipales là où il y en a.

Je trouve incroyable l'idée qu'on puisse rémunérer des agents de sécurité privée au nom de la délégation de service public, sachant que ce n'est pas le délégataire qui assurera cette tâche, cependant qu'on refuse aux communes l'argent qui correspond aux heures de travail passées dans les transports en commun pour garantir la sécurité. Ce qu'on refuse à la police de la République – car la police municipale en fait partie –, avec un officier de police judiciaire qui est le maire, on l'accepte pour les agents de sécurité privée. Aussi puis-je avoir quelques éclaircissements sur les amendements à venir concernant la police municipale ?

M. le rapporteur. Nous allons intégrer les polices municipales au sein de l'article L. 2241-1 du code des transports. Je suis quelque peu gêné par votre position. Qui peut recourir à des sous-traitants en cas de « coup de bourre » si les effectifs disponibles ne suffisent pas ? SNCF Réseau, la SUGE – donc la SNCF –, l'établissement public de sécurité ferroviaire. La SUGE, donc, peut sous-traiter, mais pas Keolis ni Transdev. C'est pourquoi l'amendement que je propose intègre l'exploitant dans le dispositif.

M. Gérard Darmanin. L'exposé sommaire de l'amendement précise bien qu'il est question de la sûreté mais également du contrôle des titres de transport.

M. le rapporteur. Il s'agit aussi, en effet, du contrôle des billets. Cet amendement en complète, par conséquent, un précédent qui permettait aux contrôleurs de changer de réseau tout en profitant de leur assermentation dans un ressort territorial donné. Ici, au cas où il ne serait pas possible de déplacer les contrôleurs, il s'agit de pouvoir en recruter pendant un temps court, trois jours ou huit jours, afin de mener une opération « coup de poing ».

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je relève que l'on pourra, dans le texte de la commission, rapprocher ce dispositif de l'article 4.

La Commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 6. Article 6 bis (nouveau) (articles L. 2241-10 et L. 2241-11 [nouveaux], L. 2241-6 et L. 3114-1 du code des transports)

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD48 du rapporteur et CD81 rectifié de Mme Marie Le Vern.

M. le rapporteur. Je considère que la rédaction de l'amendement CD81 rectifié est meilleure, celle du mien comportant une ambiguïté juridique qui tendrait à accréditer l'idée qu'on confierait le contrôle d'identité à des agents de sûreté, ce qui n'est pas possible. On peut leur confier le relevé d'identité mais pas le contrôle.

L'amendement CD48 est retiré.

Mme Marie Le Vern. Il est indispensable de permettre aux sociétés de transport de relever les quatre données essentielles que sont le nom, le prénom, la date et le lieu de naissance, présentes sur un document d'identité. L'amendement CD81 rectifié prévoit qu'en cas de fraude et de non-régularisation immédiate de sa situation auprès d'un contrôleur, un passager contrevenant est dans l'obligation de présenter un tel document.

M. Gérard Darmanin. Nous voterons cet amendement avec plaisir. Il prévoit bien qu'il s'agit d'obtenir un document attestant de l'identité du passager. Or l'amendement que nous avons signé, avec Mme Valérie Pécresse, prévoyait qu'on ait un titre d'identité sur soi. Notre vœu est donc à peu près exaucé.

M. le rapporteur. Les obstacles auxquels nous sommes confrontés ici sont davantage juridiques que de fond. Vous noterez que nous tentons une contravention de troisième classe pour non-présentation d'un document d'identité en cours de validité. Il s'agit donc bien d'encourager les gens à avoir un tel document avec eux.

M. Gérard Darmanin. Et pour donner cette contravention, va-t-il falloir demander un document d'identité ?

M. le rapporteur. Vous confondez depuis le début le fait de devoir justifier de son identité et le fait de la contrôler.

M. Gérard Darmanin. C'était une boutade, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. En tout cas, je pense que les vrais professionnels de la fraude et *a fortiori* les terroristes ne porteront pas sur eux une carte d'identité en bonne et due forme. Le contrôle est bien la question centrale.

La Commission adopte l'amendement CD81 rectifié à l'unanimité.

Puis elle examine l'amendement CD89 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est, lui aussi, audacieux. Il s'agit d'envoyer un signal à la Commission européenne en encourageant la mise en place progressive de titres de transport nominatifs ; chacun devra être recoupé avec l'identité du voyageur avant qu'il ne prenne le train. Ce serait le début du commencement d'un *Passenger Name Record* (PNR – données des dossiers passagers) ferroviaire, tout au moins pour les lignes internationales.

M. Gérard Darmanin. Cet amendement, quoique bienvenu, n'est pas si audacieux. Dans cinq ans ou un peu plus, tout le monde aura ses billets de tram, de bus ou de TGV sur son téléphone portable et, dès lors, l'identité sera assez vite recoupée.

M. le rapporteur. Vous avez tout à fait raison. Cela demande d'ailleurs des investissements considérables. C'est précisément sur ces nouveaux modes de paiement et de contrôle qu'un pays comme la Suède assoit la sûreté de son réseau puisque presque tous les billets y sont électroniques et traçables. Si nous pouvions déjà commencer, pour notre part, à instaurer des billets nominatifs pour le Thalys, nous aurions accompli un grand progrès.

La Commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 6. Article 6 ter (nouveau) (article L. 2253-1 [nouveau] du code des transports)

La Commission en vient à l'amendement CD86 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'étendre à la province la possibilité pour les réseaux de se doter de services de sûreté puisqu'aujourd'hui ils recourent, pour certains, à des sociétés privées. Nous proposons également de permettre aux polices municipales de prendre cette compétence. Il reviendra aux maires de s'organiser. En outre, un réseau intercommunal, par exemple, va pouvoir créer ses propres services chargés de la police des transports locaux, cela sous l'égide du CNAPS. En effet, je ne vous suis pas, monsieur Darmanin, dans votre volonté de créer des réseaux intégrés de type GPSR qui supposerait qu'ils assument l'ensemble des fonctions qu'assume aujourd'hui la RATP. Or la plupart des réseaux n'en ont pas les moyens financiers.

M. Gérard Darmanin. Si j'ai bien compris, il ne s'agit pas de créer de nouvelles compétences, ce qui permet de ne pas être bloqué par l'article 40 de la Constitution. Vous avez évoqué le maire, or les réseaux de transports sont surtout le fait des agglomérations – communautés de communes, d'agglomérations ou métropoles qui ne disposent pas, contrairement au maire, de compétences en matière de sécurité, hormis pour ce qui est de la prévention de la délinquance dans les transports en communs. Pouvez-vous m'apporter quelques précisions ?

M. le rapporteur. Il n'y a pas lieu d'opposer l'article 40 de la Constitution en la matière, car je ne considère pas que la sécurité dans les transports soit détachable de la compétence liée au transport. Ce n'est pas parce que les exploitants, les AOT sont tenus d'assurer la sûreté des passagers dans le cadre de leur compétence en matière de transport que l'on transfère une compétence sûreté. La sécurité publique, pour sa part, est du domaine de l'État voire, de manière auxiliaire, des communes. La charge relative à la sûreté des passagers est consubstantielle à la mission principale consistant à administrer un service de transport public. Il est légitime de demander à des exploitants ou aux AOT d'assurer la sûreté des passagers.

M. Gérard Darmanin. Quand une métropole ou une agglomération propose une délégation de service public à un exploitant, est-il bien prévu qu'on puisse – sans y être obligé – sécuriser le réseau en appliquant votre amendement ?

M. le rapporteur. Je me suis montré très précis : il est bien question des AOT ou des exploitants, de façon à garder une certaine souplesse. Il y a donc le choix entre plusieurs modalités de mise en sûreté des réseaux : soit l'AOT l'assume, soit le cahier des charges de la délégation de service public prévoit la sécurisation par l'exploitant. Il faudra, de toute façon, toujours arbitrer entre le contribuable et l'utilisateur pour savoir lequel des deux paie.

La Commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 6. Article 6 quater (nouveau)

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD44 de Mme Valérie Pécresse et CD95 du rapporteur.

M. Gérard Darmanin. Les forces de police doivent pouvoir contrôler les voyageurs et leurs bagages quand ils sont pris en flagrant délit de fraude. Nous ajouterions là une petite contrainte à ceux qui refuseraient de donner leur identité ou leur pièce d'identité.

M. le rapporteur. J'ai, pour ma part, des scrupules à détailler à ce point, dans un texte de loi, les missions opérationnelles élémentaires des forces de police. Mon amendement prévoit la possibilité de la fouille évoquée par M. Gérard Darmanin, mais il me semble qu'il revient à la police d'aviser sur sa nécessité.

M. Gérard Darmanin. C'est parce qu'il y a fraude, refus de montrer sa pièce d'identité, qu'on peut fouiller.

M. le rapporteur. Ce ne peut être que cumulatif, à moins d'encourir le risque d'un défaut de proportionnalité.

M. Gérard Darmanin. C'est pourquoi l'amendement CD44 prévoit la fouille en cas de flagrant délit de fraude « et » de non-présentation des papiers d'identité.

M. le rapporteur. Je n'en reste pas moins très réservé sur cette systématique que le code de procédure pénale prévoit pour des crimes requérant des procédures précises. Il vaut mieux prévoir que ces fouilles soient possibles. J'émet donc un avis défavorable sur l'amendement de Mme Pécresse, auquel je préfère le mien, plus souple.

La Commission rejette l'amendement CD44 et adopte l'amendement CD95.

Article additionnel après l'article 6. Article 6 quinquies (nouveau)

Elle en vient à l'amendement CD98 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Voilà encore un amendement audacieux. (*Sourires*)

Il appartient à tout le monde de savoir qui arbitre le financement de la sûreté, qui représente des investissements lourds. Pour les modes de transport dont la culture de sûreté est très importante, une taxe de sûreté existe. Dans le secteur aéronautique, elle est incluse dans les taxes d'aéroports répercutées sur le prix du billet payé par l'utilisateur. Les investissements de sûreté pourraient devenir importants pour assurer une meilleure gestion des flux de personnes dans les gares ou la mise en place de portiques dans les salles d'embarquement de trains comme le Thalys, voire le TGV. Je songe également à l'éventuelle généralisation, dans le moindre bus, de caméras de surveillance.

Il faut savoir qu'à Londres les bus sont équipés de quinze à dix-sept caméras et, dans cette ville, c'est l'utilisateur qui paie : le ticket de métro, pour un aller simple, coûte 9,50 euros ! Je ne suis pas sûr qu'il faille en venir à cette extrémité mais il n'est pas aberrant d'envisager que les usagers participent au financement de la sûreté par le biais d'une taxe à très large base sur tous les modes de transport, cela même si j'ai bien compris le message du Président de la République qui ne souhaitait pas d'imposition supplémentaire.

Dans les réseaux locaux règne parfois une certaine démagogie tarifaire, certaines collectivités avançant que les transports doivent être gratuits. Or il me semble que l'utilisateur doit assumer les investissements de sûreté. Le présent amendement prévoit donc la remise au Parlement d'un rapport du Gouvernement. J'ai néanmoins l'intention d'aller plus loin, à savoir jusqu'à la Commission européenne, pour qu'elle définisse des lignes directrices en matière de sûreté dans les transports terrestres, dossier qu'elle n'a pas ouvert alors qu'elle est très en pointe concernant le transport aérien. Le jour où des investissements de sûreté se révéleront nécessaires dans nos réseaux de transport locaux, une polémique ne manquera pas de surgir avec l'État pour savoir qui paie. C'est pourquoi la clarté tarifaire s'impose : c'est à l'utilisateur de payer, je le répète, par le moyen d'une taxe.

Mme Valérie Lacroute. Je partage tout à fait votre point de vue, monsieur le rapporteur, sauf que ce que vous préconisez est en contradiction avec ce qui a été réalisé en Île-de-France puisque le coût du passe Navigo a été divisé par deux alors qu'on pouvait, en maintenant le prix initial, répondre en partie à la nécessité d'aménagements de sécurité dans les gares. Il est dommage de financer ces investissements par une taxe alors que, je suis d'accord avec vous, l'utilisateur doit payer le vrai prix du transport.

M. le rapporteur. Je n'entrerai pas dans la polémique francilienne concernant les tarifs des transports, sauf pour observer que le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) subventionne la RATP et a donc choisi que ce devait être au contribuable et non à l'utilisateur de financer en partie le transport.

Vous connaissez, par ailleurs, les finances de la SNCF, dont on fait une variable d'ajustement – chacun veut la SNCF mais personne ne veut en payer la dette, aujourd'hui si abyssale qu'elle va poser des problèmes très sérieux à nos réseaux, et elle en pose d'ailleurs

déjà. Si le législateur prend l'initiative d'une dépense supplémentaire, d'intérêt public puisque visant à l'amélioration de la sûreté dans les transports terrestres, il est parfaitement légitime que le citoyen – car je suis contre son infantilisation – admette d'y contribuer légèrement par une taxe intermodale à large assiette et faible taux.

Le rapport que je réclame permettra de déterminer qui touchera cette fameuse taxe. Par exemple, faut-il s'inspirer du modèle aéroportuaire ou non ?

*La Commission **adopte** l'amendement.*

TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

Article 7 (article L. 2241-1 du code des transports) : *Autorisation donnée aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de constater par procès-verbal les ventes à la sauvette*

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD63, CD69 et CD70 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 7 ainsi **modifié**.*

Article 8 (article L. 2242-6 du code des transports) : *Modification des caractéristiques du délit d'habitude*

La Commission est saisie de l'amendement CD93 du rapporteur.

M. le rapporteur. Le présent amendement vise à étendre le champ du délit d'habitude à tous les moyens de transport publics payants, ce qui me semble la moindre des choses.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine les amendements identiques CD33 de M. Gérald Darmanin et CD65 de Mme Valérie Lacroute.

M. Gérald Darmanin. Le texte fait déjà un effort louable en ramenant de dix à cinq le nombre de récidives après lesquelles les autorités pourront sanctionner pénalement une personne voyageant de manière habituelle sans titre de transport valable. Nous proposons de porter ce nombre à trois. Le problème n'est pas tant le délit d'habitude, souvent constaté par les AOT, que le fait que le procureur de la République ou son substitut veuille bien poursuivre et donc réserve à ce type d'affaires plusieurs jours par semestre – nous sommes parvenus à l'obtenir de la part du procureur de la République de Lille. La presse s'en fait certes l'écho

mais, comme le dirait le comique, cela ne résout pas le Schmilblick. Pour qu'une peine soit pédagogique, il faut qu'elle soit exécutée. Aussi, comme l'on sait que les procureurs sont très occupés et qu'on a donc du mal à leur demander de consacrer plusieurs journées à cette question, le passage de cinq à trois récidives permet de faire plus d'exemples.

Mme Valérie Lacroute. Je prendrai à nouveau le cas de l'Île-de-France : nous n'avons pas suffisamment de contrôleurs. Et pouvoir poursuivre au bout de cinq récidives permet à l'usager fraudeur de prendre les transports sans être contrôlé systématiquement. Aussi ramener à trois récidives la possibilité de sanctionner pénalement permettrait de lancer un signal assez fort aux fraudeurs, notamment en Île-de-France où les contrôles restent relativement réduits. Ainsi pourrait-on éviter d'avoir à augmenter le nombre de contrôleurs et pourrait-on pénaliser plus rapidement le récidiviste.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à ces amendements, non par esprit de système mais parce que nous courrions le risque d'un rejet de cette disposition. Si l'on veut se montrer encore plus sévère qu'on ramène le seuil à une seule récidive !

M. Gérard Darmanin. Selon la jurisprudence, c'est deux fois.

M. le rapporteur. Voyager trois fois sans titre valable, pour quelqu'un qui prend très souvent les transports, n'est pas extravagant. Il m'est arrivé, voulant prendre le tramway à Bordeaux, de ne pas pouvoir récupérer le ticket et d'effectuer tout de même mon trajet. Et cela m'est arrivé à quelques reprises. Il y a prescription aujourd'hui... (*Sourires*)

C'est pourquoi le texte tel qu'il est rédigé me paraît raisonnable, d'autant qu'il intègre dans le délit d'habitude le fait d'être contrôlé sans titre et cela même si l'on paie l'indemnité forfaitaire – car jusqu'à présent le paiement de cette indemnité vous permettait d'échapper au décompte du délit d'habitude. C'est donc une avancée.

La Commission rejette les amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CD37 de M. Gérard Darmanin.

M. Gérard Darmanin. C'est un amendement de bon sens. Pour que les fraudeurs soient condamnés pour délit d'habitude, encore faut-il que les exploitants puissent prouver qu'il s'agit d'une habitude. Or les éléments informatiques en question sont couverts par la CNIL et ces fichiers doivent être effacés assez vite. On peut comprendre qu'on ne les garde pas *ad vitam aeternam*, mais rien ne s'oppose à ce que toutes les infractions commises au cours d'une année soient prises en compte dans la caractérisation de l'habitude.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'article 8 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 8. Article 8 bis (nouveau) (article L. 2241-2 du code des transports)

La Commission examine l'amendement CD111 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Lorsqu'un contrôleur ou un agent de la surveillance générale ou du GPSR constate une infraction, il doit appeler l'OPJ pour procéder au contrôle d'identité. Pendant ce temps, l'individu peut se soustraire à la procédure, sans que cela constitue une infraction. Il s'agit donc de préciser que le manquement à l'obligation de demeurer à la disposition du contrôleur pendant qu'il rend compte à un OPJ constitue un délit. Un cas de fuite serait ainsi un flagrant délit, permettant de prendre des mesures coercitives. Ce délit serait puni de deux mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende.

M. le rapporteur. C'est un amendement très important. Aujourd'hui, la personne est tenue de rester à disposition de l'agent de sûreté, mais la loi ne dit pas ce qui se passe si elle ne l'entend pas de cette oreille. En réalité, nous le savons : il ne se passe rien. L'amendement introduit donc un délit. Si la personne se soustrait à la procédure, il y aura flagrant délit et n'importe qui pourra l'arrêter ; c'est le seul cas où l'on peut retenir quelqu'un hors du contrôle du procureur de la République. Cet amendement met fin à une faille juridique.

M. Gérard Darmanin. J'y suis très favorable, mais le juge prononcera peu de peines d'emprisonnement pour un tel fait. Une interdiction d'utiliser les transports en commun ne serait-elle pas plus pertinente ? Nous pourrions y réfléchir d'ici à la séance.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Il y a effectivement peu de chances que des peines de prison ferme soient prononcées, mais quelle que soit la peine encourue le fait de prévoir un délit permettra de retenir physiquement l'individu.

Mme Valérie Lacroute. En Île-de-France, il arrive très régulièrement que les agents demandent une pièce d'identité au fraudeur, qui répond qu'il n'en a pas et descend à l'arrêt suivant pour prendre le prochain train et finir son trajet tranquillement, en toute impunité. Cet amendement permettra de donner aux autres usagers le sentiment que le fraudeur sera poursuivi. C'est une avancée.

M. le rapporteur. L'amendement est à la limite de ce que le Conseil constitutionnel peut accepter en termes de proportionnalité. Une interdiction d'utiliser les transports publics outrepasserait cette limite, compte tenu du caractère essentiel de la liberté de circuler.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD92 du rapporteur tombe.

Après l'article 8

La Commission examine ensuite l'amendement CD43 de Mme Valérie Pécresse.

M. Gérard Darmanin. L'important, quand les gens sont condamnés au titre du délit d'habitude, c'est qu'ils ne recommencent pas. Or certains petits malins considèrent le fait de frauder soit comme un engagement politique, soit comme coûtant toujours moins cher que de ne pas frauder. C'est ce calcul qu'il faut combattre. L'interdiction d'utiliser les transports publics existe déjà : il arrive qu'elle soit prononcée quand des gens ont reçu des centaines de contraventions.

M. le rapporteur. La rédaction de l'amendement ne me semble pas très heureuse : je ne suis pas sûr que l'on puisse dire à un juge quelle peine prononcer. En outre, je pense que l'amendement est satisfait par l'amendement CD108, qui introduit des peines d'interdiction de séjour sur les réseaux de transports en commun. Le sujet est tout de même très sensible. Vous faites référence, dans l'exposé sommaire, à l'interdiction de stade, mais on peut se passer de se rendre dans des stades tandis qu'il est bien plus difficile de se passer des transports. Bien souvent, l'équilibre social et professionnel d'une personne dépend de la possibilité de les utiliser. Il est très important que le juge puisse apprécier selon les cas.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite les amendements identiques CD34 de M. Gérard Darmanin et CD66 de Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Les agents de contrôle seront habilités à demander aux contrevenants de justifier leur identité dans le cas où ils ne seraient pas en mesure de présenter un titre de transport valide. Ils pourront faire appel aux forces de police, qui pourront retenir la personne pour une durée n'excédant pas quatre heures.

M. Gérard Darmanin. Ces amendements sont satisfaits par l'amendement CD111.

Les amendements sont retirés.

Article additionnel après l'article 8. Article 8 ter (nouveau) (article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse)

La Commission examine ensuite l'amendement CD112 de la commission des lois.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Cet amendement concerne ce qu'il est convenu d'appeler les « mutuelles de fraudeurs ». Dans certains territoires, des individus ont créé des sites internet où des usagers cotisent, modestement, pour payer les amendes de manière collective. C'est un véritable manuel de fraude qui circule sur internet, et la SNCF nous a indiqué que, dans certaines régions, la proportion d'usagers utilisant ces mutuelles était très importante.

Il convient de lutter contre ces comportements inciviques préjudiciables aux comptes des entreprises publiques. L'idée est d'étendre l'article 40 de la loi sur la liberté de la presse à l'ouverture ou à l'annonce publique d'une souscription ayant pour objet de financer une transaction prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale, avec à la clé une peine de six mois d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Article 9 (articles L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports, L. 113 et L. 166 E [nouveau] du livre des procédures fiscales) : Instauration d'un droit de

communication entre les exploitants de transports publics et les administrations publiques pour faciliter la recherche des adresses des contrevenants

La Commission examine l'amendement CD50 rectifié du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD115 de M. Sébastien Pietrasanta.

M. le rapporteur. Cet amendement a été rectifié après avis demandé au Conseil d'État. Le sujet est extrêmement sensible puisque touchant à l'accès aux données personnelles.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Le sous-amendement, qui a été déposé par le président Jean-Jacques Urvoas, vise à renfoncer le rôle de la CNIL dans la communication d'informations aux entreprises de transport.

M. le rapporteur. Je suis favorable au sous-amendement sous réserve d'en supprimer le II, dont les conséquences semblent difficilement maîtrisables.

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Une telle suppression empêcherait la CNIL de donner son avis sur le décret en Conseil d'État. Le président Jean-Jacques Urvoas y serait certainement opposé.

M. le rapporteur. Cela devra être regardé d'ici à la séance.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je propose de voter en l'état le sous-amendement.

*La Commission **adopte** le sous-amendement CD115.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD50 rectifié **sous-amendé**.*

*En conséquence, l'amendement CD113 de la commission des lois **tombe**.*

*La Commission **adopte** l'article 9 ainsi **modifié**.*

Article additionnel après l'article 9. Article 10 (nouveau) (article 529-4 du code de procédure pénale)

*L'amendement CD97 du rapporteur est tout d'abord **retiré**.*

*Puis la Commission **adopte** l'amendement de précision CD51 du rapporteur créant article additionnel.*

*Les amendements CD54 et CD94 du rapporteur sont alors successivement **retirés**.*

Article additionnel après l'article 9. Article 11 (nouveau) (article L. 2101-2-1 [nouveau] du code des transports)

La Commission examine l'amendement CD100 du rapporteur.

M. le rapporteur. La SUGE est à la disposition de toutes les entreprises ferroviaires. Il n'a guère paru souhaitable, en effet, que chaque exploitant crée son propre service de sûreté – d'ailleurs, aucun ne l'a demandé –, au sein de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP). Cette mise à disposition se fera par le biais d'un cahier des charges et d'un contrat à titre onéreux entre la SUGE et l'exploitant. La question se pose, du fait du droit européen transcrit dans la loi ferroviaire, de l'étanchéité organique, comptable et juridique entre SNCF Réseau et la holding. La SNCF souhaite éviter que les agents de sûreté soient arrêtés sur un quai sous prétexte que celui-ci est la propriété de SNCF Réseau tandis que l'autre côté serait une emprise de SNCF Mobilité, par exemple. Pour l'éviter, nous avons réécrit l'article, sur la base d'un prêt de main-d'œuvre, ce qui permet d'éviter une transaction commerciale comme s'il s'agissait d'un exploitant privé externe à la SNCF.

La Commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 9. Article 12 (nouveau) (article L. 2241-1 du code des transports ; articles L. 511-1 et L. 512-8 [nouveau] du code de la sécurité intérieure)

La Commission en vient ensuite à l'amendement CD99 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'étendre les pouvoirs des polices municipales en les intégrant à l'article L. 2241-1 du code des transports, qui désigne les polices compétentes en matière de transports. Les polices municipales pourront s'organiser comme elles le souhaitent. Ce pourra être une grande commune qui fera en sorte que sa police municipale soit sa police des transports sur son réseau de bus, mais cela peut aussi passer par la mise à disposition à un ensemble intercommunal, à condition qu'une convention permettant à ces polices d'opérer en dehors de leur ressort municipal soit signée entre les communes.

M. Gérard Darmanin. Il s'agit à la fois de donner à la police municipale la police des transports et de lui permettre d'intervenir en dehors de la municipalité, car les transports, le plus souvent, ne desservent pas qu'une seule commune. Cela pose deux questions.

Tout d'abord, les polices municipales aideront à la lutte contre la fraude. Elles pourront exiger une pièce d'identité lorsque celle-ci sera demandée par un contrôleur et elles appliqueront l'amendement de M. Sébastien Pietrasanta disposant que la personne qui tente de se soustraire au contrôle commet un délit et peut être retenue. Si nous pouvons accepter l'idée qu'une société X puisse soumissionner auprès d'une société Y pour des contrôles et des rondes de sûreté, pourquoi ne pourrions-nous pas missionner les polices municipales au nom de cette société, et donc dédommager les maires qui l'accepteraient ?

Ensuite, est-il possible de prévoir une convention avec une partie seulement des communes, sans inclure toute l'agglomération ? Par exemple, je pourrais signer une convention avec le maire de Roubaix, mais si la maire de Lille ne souhaite rien signer, cette police intercommunale – même si elle ne porte pas ce nom – s'arrêtera à Roubaix et Tourcoing. C'est comme cela que je lis l'amendement. Il faut que les communes soient d'un seul tenant mais pas forcément sur tout le réseau.

M. le rapporteur. Sur votre seconde interrogation, votre lecture est la bonne : les communes doivent être d'un seul tenant mais cela peut concerner un nombre réduit de communes par rapport à l'ensemble de l'agglomération. Une ligne de bus pourra, par exemple, être protégée sur trois communes qui acceptent de collaborer. L'idéal serait, bien sûr, que toutes les communes d'une structure intercommunale collaborent.

Juridiquement, nous sommes obligés de placer ces polices municipales sous le ressort du maire de la commune où elles opèrent, qui sera responsable. C'est un point sensible ; il faudra voir ce que cela donne à l'usage.

En ce qui concerne la rémunération de la ville, je suis sceptique. Ces polices ne sont pas des services privés, commerciaux. Leur compétence est liée à l'autorité publique municipale et d'intérêt général. Si nous suivions votre raisonnement, nous pourrions aussi faire payer les rondes dans les zones industrielles, par exemple. Nous sommes dans un domaine régalien, qui ne se monnaie pas. On ne peut pas demander à la SNCF de rémunérer la préfecture de police sous prétexte que 1 250 policiers opèrent en Île-de-France.

L'idée est d'offrir aux communes l'option consistant à mettre des policiers municipaux au service du bon fonctionnement des transports publics de voyageurs. Elles peuvent préférer recourir à des services de sécurité privée – mais ce sera payant – ou encore créer leur propre service au niveau de l'intercommunalité, sous l'autorité du CNAPS. Le recours à la police municipale s'apparente à la mise en œuvre d'une régie directe publique, mais il ne s'agit en aucun cas de faire une utilisation à titre onéreux des polices municipales : aller dans cette direction équivaldrait à considérer la police municipale comme un service de sûreté privée, ce qui ne saurait être le cas.

M. Gérard Darmanin. Nous n'entendons pas que les sociétés de transport rémunèrent les communes afin que leurs polices municipales fassent de la sécurisation dans les transports, qui sont des lieux publics. Ce que nous disons, c'est que lorsque Transdev ou Keolis effectuent des opérations de contrôle, ces opérations coûtent de l'argent s'il n'y a pas d'officier de police judiciaire à proximité, puisque, à défaut de présentation d'une pièce d'identité, il est très compliqué d'établir un procès-verbal, donc de recouvrer le produit des amendes. Au risque de me faire colbertiste et de vous faire passer pour un libéral, monsieur le rapporteur, je veux appeler votre attention sur le fait que la société de transport récupère des recettes sur la fraude avec l'aide du service public, que ce soit la police municipale ou nationale – elle perçoit 40 % de recettes supplémentaires si un OPJ se trouve à proximité. Cela revient à considérer que le contribuable paye les policiers municipaux pour cela, car, si les agents du service public n'étaient pas dans le métro à vingt-trois heures, par exemple, ils pourraient assurer la sécurité des citoyens dans les rues de la ville dont ils dépendent.

L'idée n'est pas de faire payer la sécurisation, mais de dire que les sociétés de transport devraient dédommager les communes – je dis bien « dédommager », car il serait impossible qu'elles remboursent le coût total de l'intervention de la police, notamment en termes de formation et d'absences des personnels. Nous proposons, en fait, de reprendre le principe figurant dans le code du sport, aux termes duquel le Paris Saint-Germain Football Club, par exemple, dédommage l'État quand il a besoin de faire appel à des policiers. À défaut, nous avantageons considérablement les sociétés privées en leur permettant de faire un bénéfice résultant du fait qu'elles ne rémunèrent pas les communes pour les services qu'elles leur rendent.

M. Jean-Louis Bricout. Je pense, pour ma part, qu'il faut voir la société de transport comme une victime ayant besoin de l'intervention des forces de l'ordre.

M. Gérard Darmanin. Ce n'est pas cela : en fait, la société de transport a besoin des forces de l'ordre pour obtenir l'identité des contrevenants, ce qui lui permet de faire un bénéfice. Si vous ne donnez pas à ces sociétés le pouvoir de police dont elles ont besoin, ce que je peux admettre, il faut accepter l'idée que la police intervienne à leur service et soit rémunérée pour cela.

M. Jean-Louis Bricout. Monsieur le rapporteur, pouvez-vous nous confirmer que l'intervention de la police municipale se fait bien sur son périmètre de rattachement ?

M. le rapporteur. Cet amendement donne aux polices municipales la qualification nécessaire pour faire de la police du transport : cela a pour conséquence de leur conférer les mêmes prérogatives que celles des agents de la SUGE. Par définition, les polices municipales ont une compétence territoriale qu'elles ne peuvent transgresser. La disposition proposée constitue une exception, en ce qu'elle offre aux communes la possibilité de conclure des accords intégrant la notion de lignes de transport : au lieu de voir plusieurs polices municipales intervenir sur une même ligne en fonction des communes traversées, seule celle de la commune de départ est compétente jusqu'au terminus de la ligne, en se trouvant placée sous l'autorité du maire de chaque commune traversée ; elle n'en opère pas moins de plein exercice, dans le cadre d'une mission extraordinaire par rapport à ses missions classiques.

Pour ce qui est de la possibilité pour les polices municipales d'accomplir des missions à titre onéreux dans le cadre de la lutte contre la fraude, elle mérite que l'on y réfléchisse, mais cela ne correspond pas à ma conception de la police municipale. Comme tout service public de sécurité, la police municipale permet à certains de faire des bénéfices, en ce qu'elle permet d'exercer des activités commerciales en toute sécurité. S'il n'y avait pas de forces de l'ordre en France, ce serait la pagaille et aucune activité organisée ne pourrait être exercée. Rien n'empêcherait que les magasins soient pillés, et aucune transaction commerciale ne serait sécurisée, puisque les fraudeurs pourraient agir en toute impunité. Je rappelle que le maintien de l'ordre est une mission régaliennne au service de la société tout entière, effectuée traditionnellement dans un cadre non commercial et rattachée à la souveraineté démocratique.

Vous pouvez toujours essayer de faire le décompte des sommes que l'intervention de la police municipale va permettre aux sociétés de transport de récupérer, mais je vous souhaite bon courage, surtout si ce décompte doit être établi commune par commune, alors que la police municipale aura justement vocation à intervenir sur le territoire de plusieurs communes, tout au long d'une ligne de transport, dans le cadre d'une convention de délégation de service public.

M. Guy Bailliart. Il me semble que les communes doivent pouvoir conclure une convention portant sur la sécurité dans les transports. D'ores et déjà, des maîtres-nageurs peuvent être mis à disposition des communes par l'État, moyennant finances, et je ne vois pas ce qui empêche que l'on en fasse de même avec les fonctionnaires que sont les policiers municipaux. S'il ne me paraît pas envisageable de réaliser des bénéfices grâce aux prestations de ces policiers, rien ne me semble s'opposer à ce que les communes partagent entre elles le coût de la sécurité sur les lignes de transport qui les traversent.

Mme Valérie Lacroute. Le mécanisme économique de la DSP permet, fût-ce de manière indirecte, une diminution de la participation de la collectivité au fonctionnement du service public, du fait de l'augmentation des recettes induite par la diminution de la fraude.

La Commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 9. Article 13 (nouveau) (articles L. 2241-1-1, L. 2241-6, L. 2242-5 et L. 2242-10 [nouveau] du code des transports)

La Commission adopte ensuite l'amendement CD110 du rapporteur.

Les amendements CD91 rectifié et CD27 du rapporteur sont successivement retirés.

La Commission examine l'amendement CD52 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement a pour objet de permettre aux agents de sûreté d'interdire l'accès aux trains aux personnes refusant de se soumettre à l'inspection visuelle, à la fouille de leurs bagages ou aux palpations de sécurité. La liberté des personnes est préservée, puisqu'on leur permet de refuser l'application des mesures de sécurité à leur égard, en contrepartie de l'interdiction d'accéder au véhicule.

M. Gérard Darmanin. Les contrôleurs font-ils partie des agents visés par cet amendement ?

M. le rapporteur. Ils en font partie, puisque l'amendement fait référence à l'ensemble des « agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 » du code des transports.

M. Gérard Darmanin. Si la contrainte physique relève des prérogatives de la police municipale, êtes-vous certain que les organisations syndicales des agents de la SNCF soient disposées à ce que les contrôleurs aillent au-delà de leurs attributions habituelles ? Chacun sait qu'elles sont généralement rétives à toute initiative de ce genre.

M. le rapporteur. Je rappelle que nous avons déjà ouvert la possibilité pour les contrôleurs de procéder à des fouilles. Les organisations syndicales sont peut-être rétives, elles n'en ont pas moins conscience du fait que les contrôleurs participent au dispositif global de sécurité. Au demeurant, les contrôleurs auront toujours la possibilité de faire appel à un agent de la SUGE.

La Commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD83 rectifié de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Cet amendement vise à aggraver la sanction pénale encourue en cas de déclaration intentionnelle de fausse identité, en la rendant passible d'une peine de prison.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement.*

Puis elle examine, en discussion commune, l'amendement CD67 de Mme Valérie Lacroute et l'amendement CD35 de M. Gérard Darmanin.

Mme Valérie Lacroute. Cet amendement vise à sanctionner les personnes incitant à la fraude dans les transports par la création d'un collectif solidaire de fraudeurs, en instituant un nouveau délit puni de cinq ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

M. Gérard Darmanin. L'amendement CD35, pratiquement identique à celui que vient de défendre Mme Lacroute, a pour objet d'aider le procureur de la République à poursuivre les fraudeurs, en créant un nouveau délit pour lutter contre les mutuelles de fraudeurs. Cette disposition est aussi importante sur le plan légal que sur le plan symbolique.

M. le rapporteur. Le dispositif proposé est très lourd et quelque peu aventureux en termes de proportionnalité de la peine, mais j'y suis favorable, avec une préférence pour l'amendement CD67 de Mme Lacroute.

*L'amendement CD35 est **retiré**.*

*La Commission **adopte** l'amendement CD67.*

Elle en vient à l'amendement CD82 de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Le présent amendement a également pour objet de sanctionner l'incitation à la fraude par le biais des mutuelles de fraudeurs, en prévoyant des peines un peu plus modestes, à savoir six mois d'emprisonnement et 3 750 euros d'amende.

M. le rapporteur. Cet amendement est intéressant en ce qu'il expose le détail des pratiques constitutives de fraudes. Il serait judicieux de le faire fusionner avec l'amendement précédent avant la séance publique, c'est pourquoi je vous invite à le retirer.

*L'amendement CD82 est **retiré**.*

La Commission examine ensuite l'amendement CD41 de Mme Valérie Pécresse.

M. Gérard Darmanin. De l'avis même de la profession, la mise en œuvre des services de sécurité susceptibles d'intervenir pour la RATP et la SNCF est parfois compliquée. Mme Valérie Pécresse propose donc de créer une police unique régionale des transports, compétente sur tous les réseaux franciliens de transports. Cette proposition fait écho à un autre amendement que j'avais déposé, donnant aux présidents de région la faculté de créer cette police régionale des transports, mais repoussé au titre de l'article 40.

M. le rapporteur. La création d'une police régionale des transports aux ordres du président de région constitue sans doute, pour Mme Valérie Pécresse, un obscur objet de désir (*Sourires*), mais je ne suis pas favorable à cette proposition qui, à l'instar d'un autre amendement que vous aviez déposé en ce sens, monsieur Gérard Darmanin, aurait pour conséquence de voir se multiplier les polices départementales et régionales – je me rappelle que vous proposiez même de transformer les présidents de département en officiers de police judiciaire. Il ne me paraît pas raisonnable de créer une foule de shérifs à l'échelle des collectivités locales (*Murmures*), ni de dissoudre la SUGE en Île-de-France, c'est pourquoi je suis défavorable à cet amendement.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je ne sais pas si les maires sont des shérifs, mais je rappelle que notre collègue Philippe Meunier a proposé que les députés puissent être armés.

Plusieurs députés. Mais nous ne voulons pas être armés !

La Commission rejette l'amendement.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES A LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS

(Division et intitulé nouveaux)

Article additionnel après l'article 9. Article 14 (*nouveau*) (articles L. 1632-1 et L. 2251-2 du code des transports)

La Commission examine ensuite l'amendement CD26 de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Il s'agit de demander aux AOT de rendre compte chaque année de leurs actions de prévention et de lutte contre les actes de harcèlement et de violences à caractère sexiste.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Puis elle en vient à l'amendement CD25 de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Je vous propose d'insérer dans la proposition de loi un titre III relatif à la prévention des actes de violence et de harcèlement dont sont victimes les femmes dans les transports publics, qui contiendrait la disposition que nous venons d'adopter et celle proposée par l'amendement CD25 qui précise également le contenu de la formation des services de sécurité de la SNCF et de la RATP, afin que celle-ci soit parfaitement adaptée aux enjeux de notre époque. Cette formation devra correspondre à un cahier des charges arrêté par les ministres de l'intérieur et des transports.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement.

Titre de la proposition de loi

La Commission est saisie de l'amendement CD85 du rapporteur.

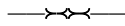
M. le rapporteur. Ayant quelques scrupules à associer la lutte contre la fraude à celle contre le terrorisme dans le titre de la présente proposition de loi, car cela pouvait laisser penser aux Français que nous voulions leur faire les poches sur un tas de cadavres, j'ai pensé qu'il était plus réaliste et plus exact de montrer que nous avons la volonté de lutter contre toutes les incivilités – toutes ne sont d'ailleurs pas des fraudes puisque le harcèlement sexiste est également visé. C'est dans cet esprit que je vous propose ce nouveau titre : « Proposition de loi 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 ».

*La Commission **adopte** l'amendement.*



M. le président Jean-Paul Chanteguet. Y a-t-il des explications de vote ?

M. Gérard Darmanin. Les députés du groupe Les Républicains s'abstiennent de façon constructive, et réservent leur vote définitif pour la séance publique.



*La Commission **adopte** l'ensemble de la proposition de loi ainsi **modifiée**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 8 décembre 2015 à 21 heures

Présents. – M. Guy Bailliar, M. Jean-Louis Bricout, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Gérald Darmanin, Mme Valérie Lacroute, M. Arnaud Leroy, Mme Marie Le Vern

Excusés. – Mme Sylviane Alaux, Mme Florence Delaunay, M. Laurent Furst, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan

Assistait également à la réunion. – M. Sébastien Pietrasanta