



N° 3307

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 décembre 2015.

AVIS

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES,
DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE
DE LA RÉPUBLIQUE, SUR LA PROPOSITION DE LOI (n° 3109 rectifié)
*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**,*

PAR M. SÉBASTIEN PIETRASANTA,
Député

SOMMAIRE

	Pages
PRINCIPALES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA COMMISSION	5
INTRODUCTION	7
DISCUSSION GÉNÉRALE	13
EXAMEN DES ARTICLES	15
TITRE I^{ER} – DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS	15
<i>Avant l'article 1^{er}</i>	15
<i>Article 1^{er}</i> (art. L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure, art. L. 2251-5 du code des transports) : Permettre aux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de procéder, sous conditions, à des inspections visuelles et des fouilles de bagages ainsi qu'à des palpations	15
<i>Après l'article 1^{er}</i>	20
<i>Article 2</i> (art. L. 2251-6 et L. 2252-2 [nouveaux] du code des transports) : Soumettre les services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP à un contrôle assuré par la police et la gendarmerie nationales	21
<i>Article 3</i> (art. L. 2251-3 du code des transports) : Dispenser les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP du port de la tenue	24
<i>Article additionnel après l'article 3</i> (art. L. 114-2 [nouveau] du code de la sécurité intérieure) : Enquêtes administratives préalables au recrutement ou à l'affectation d'agents de la SNCF ou de la RATP à des fonctions sensibles	26
<i>Article 4</i> (art. L. 2241-1 du code des transports) : Clarifier les conditions dans lesquelles les agents de police judiciaire peuvent constater certaines infractions et contraventions	27
<i>Article additionnel après l'article 4</i> (art. 131-31 du code pénal) : Interdiction de séjour appliquée à des véhicules, arrêts et stations de transport public de voyageurs	28

<i>Article 5</i> (art. 18 et 78-7 [nouveau] du code de procédure pénale) : Simplifier les règles de compétence territoriale des procureurs en matière de contrôles d'identité et de vérifications des bagages à bord des trains.....	29
<i>Après l'article 5</i>	32
<i>Article 6</i> (art. 78-2-2 et 78-2-4 du code de procédure pénale) : Donner, par cohérence, aux officiers, agents et agents adjoints de police judiciaire des prérogatives d'inspection visuelle et de fouille des bagages	32
<i>Après l'article 6</i>	34
TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS	35
<i>Article 7</i> (art. L. 2241-1 du code des transports) : Harmoniser le régime répressif de la « vente à la sauvette ».....	37
<i>Article 8</i> (art. L. 2242-6 du code des transports) : Ramener de dix à cinq le nombre de fraudes nécessaires à la constitution du « délit d'habitude »	39
<i>Article additionnel après l'article 8</i> (art. L. 2241-2 du code des transports) : Sanction pénale en cas de violation de l'obligation de demeurer à la disposition des agents de contrôle	42
<i>Article additionnel après l'article 8</i> (art. L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports ; art. L. 113 et L. 166 E [nouveau] du livre des procédures fiscales) : Instaurer un droit de communication entre transporteurs et administrations pour limiter la fraude.....	43
<i>Après l'article 8</i>	44
<i>Article 9</i> (art. L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports ; art. L. 113 et L. 166 E [nouveau] du livre des procédures fiscales) : Instaurer un droit de communication entre transporteurs et administrations pour limiter la fraude	45
<i>Après l'article 9</i>	49
TABLEAU COMPARATIF	55
ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF	79
PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR POUR AVIS	87

PRINCIPALES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA COMMISSION

La commission des Lois a proposé, en adoptant plusieurs amendements, d'apporter à la proposition de loi 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), les principales modifications suivantes :

— à l'article 1^{er}, sur proposition du rapporteur pour avis, elle a conféré aux agents de sécurité de la SNCF et la RATP la possibilité de refuser l'accès au train à une personne refusant une inspection de ses bagages ou une palpation de sécurité ;

— au même article 1^{er}, à l'initiative du rapporteur pour avis, elle a supprimé la notion de « bagage à main » dans le droit applicable aux transports ferroviaires et guidés ;

— à l'article 2, elle a adopté un amendement du président Jean-Jacques Urvoas sollicitant un bilan annuel de la supervision des services de sûreté que la proposition de loi confie à la police nationale et à la gendarmerie nationale ;

— au même article 2, elle a adopté un amendement du président Jean-Jacques Urvoas plaçant sous le contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) le contenu de la formation dispensée aux agents de sûreté de la SNCF et de la RATP ;

— à l'article 3, elle a adopté un amendement cosigné du président et du rapporteur pour avis conditionnant la dispense de port de tenue par les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP à un arrêté préfectoral préalable ;

— après l'article 3, elle a adopté sur proposition du rapporteur pour avis un amendement portant article additionnel (article 3 *bis*) permettant à la SNCF et à la RATP de solliciter des enquêtes administratives sur des personnels affectés à des fonctions sensibles ;

— après l'article 4, elle a adopté sur proposition du rapporteur pour avis un amendement portant article additionnel (devenu article 4 *ter*) disposant que les interdictions de séjour prononcées par la justice peuvent porter sur tout ou partie d'un réseau de transport ;

— à l'article 6, sur proposition du rapporteur pour avis, elle a précisé que le procureur de la République compétent pour ordonner des contrôles d'identité de police administrative à bord d'un train est celui dans le ressort duquel se trouve le prochain arrêt dudit train ;

— après l'article 8, elle a adopté sur proposition du rapporteur pour avis un amendement portant article additionnel (article 8 *bis*) créant un délit de non-respect de l'obligation de demeurer à disposition d'un contrôleur lorsque celui-ci rend compte à un officier de police judiciaire ;

— après l'article 8, elle a adopté sur proposition du rapporteur pour avis un amendement portant article additionnel (article 8 *ter*) réprimant de six mois d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende la constitution d'une « mutuelle de fraudeurs » ;

— à l'article 9, elle a adopté un amendement du président Jean-Jacques Urvoas soumettant explicitement le droit de communication institué au bénéfice des entreprises de transports publics aux dispositions de la loi *Informatique & Libertés*.

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité des passagers qui empruntent les réseaux de transports en commun constitue une priorité pour l'État, pour les collectivités territoriales, pour les entreprises publiques qui ont la charge de leur gestion. Une volonté partagée de prévention et de répression des incivilités, des violences et des comportements préjudiciables au bien-être de tous a conduit les députés du groupe Socialiste, républicain et citoyen, à élaborer une proposition de loi en ce sens au cours des premiers mois de l'année 2015. L'objectif initial consistait alors essentiellement à lutter contre les infractions du quotidien, notamment la fraude qui prive la SNCF et la RATP de ressources estimées à près d'un demi-milliard d'euros chaque année.

Par deux fois, de tragiques événements sont venus bouleverser les ambitions initiales des auteurs de la proposition de loi, au premier rang desquels notre collègue Gilles Savary. Le 21 août, seuls le courage et la détermination de quelques passagers héroïques ont fait échouer l'attaque d'un train Thalys reliant Amsterdam à Paris : le terroriste présumé était monté à bord en gare de Bruxelles-Midi, en possession de plusieurs armes automatiques. Quant aux tragiques attentats du 13 novembre, s'ils ne sont pas survenus sur les réseaux publics de transport, ils ont néanmoins souligné leur grande vulnérabilité à d'éventuelles actions hostiles ⁽¹⁾.

Déjà, il y a vingt ans, la France avait été durement frappée par une série d'attentats meurtriers commis sur son sol par le Groupe islamique armé (GIA). Plusieurs de ces attaques avaient eu lieu dans les services de transport : deux sur les lignes du réseau express régional d'Île-de-France (RER) dont le plus meurtrier, le 25 juillet 1995, à la gare Saint-Michel, et une troisième un mois plus tard, fort heureusement déjouée, contre le TGV reliant Paris à Lyon. Une fois les auteurs et leurs complices neutralisés, des conséquences avaient été tirées pour limiter le risque à l'avenir – notamment par la généralisation de la vidéo-surveillance. Mais les différents attentats perpétrés ces dernières années dans les gares et stations sur le sol européen ⁽²⁾, ainsi que la menace que fait peser l'organisation État islamique en rétorsion de l'engagement de la France en Irak et en Syrie, montrent la

(1) Il est établi par les éléments de l'enquête que l'un des terroristes a emprunté le métro parisien le soir même des attentats.

(2) Les attentats qui ont touché la gare d'Atocha, à Madrid, le 11 mars 2004, ont fait près de 200 morts et 2 000 blessés. Le 7 juillet 2005, quatre explosions ont touché les transports publics de Londres, faisant 56 morts et 700 blessés. D'autres actions terroristes de moindre ampleur ont été commises : un sympathisant de l'État islamique a ainsi attaqué un passager du métro de Londres à l'arme blanche le 5 décembre dernier.

nécessité de renforcer ces dispositifs et d'adapter la législation pour assurer une sécurité maximale aux milliards de passagers qui transitent chaque année dans les gares de la SNCF et dans les stations de la RATP, mais aussi dans les bus, tramways et métros de province.

Cette **exigence de modernisation de notre droit** ne saurait être atteinte par le seul état d'urgence décidé par le Gouvernement dès le 13 novembre et prorogé pour trois mois par le Parlement ⁽¹⁾. La situation juridique qu'il instaure, qui renforce les pouvoirs d'investigation de l'administration et limite la supervision de son action par l'autorité judiciaire, a vocation à demeurer transitoire quand le risque terroriste apparaît, au contraire, malheureusement durable.

Dans ce contexte particulier, quel doit être le rôle du législateur ? C'est une évidence : **la loi ne suffira pas, à elle seule, à combattre le terrorisme**. Mais elle peut permettre de protéger plus efficacement nos concitoyens en adaptant le cadre des interventions des acteurs de terrain à la réalité de la menace et en **résolvant les difficultés juridiques** qu'ils identifient comme une entrave au bon accomplissement de leurs missions. Néanmoins, **aucune remise en cause des droits fondamentaux des personnes n'est envisagée**, et les garanties accordées par les normes constitutionnelles et conventionnelles doivent être pleinement respectées. C'est en partie pour éviter un emportement qu'aurait pu susciter l'émotion légitime de chacun que l'examen de la proposition de loi, initialement programmé mi-novembre, a été repoussé d'un mois.

Ainsi la proposition de loi comprend-elle deux titres distincts : l'un axé sur la prévention et la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique et le terrorisme dans les transports publics de voyageurs, l'autre sur la police de ce même transport public de voyageurs davantage destiné à empêcher la fraude et les incivilités. Dans les deux cas, les services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP reçoivent des prérogatives supplémentaires pour seconder utilement les forces de l'ordre, tandis que la supervision des autorités judiciaire et policière se trouve renforcée.

L'article 1^{er} autorise les agents des transporteurs, de la surveillance générale (SUGE) pour la SNCF et du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) pour la RATP, à procéder à l'inspection visuelle des bagages, à leur fouille et, éventuellement, à des palpations de sécurité. Il étend à ces deux services les facultés déjà reconnues aux professionnels des activités privées de sécurité.

En contrepartie, **l'article 2** organise la supervision des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP par la police nationale et par la gendarmerie nationale, afin de veiller à la qualité des formations dispensées et de détecter les abus qui pourraient être commis.

(1) Loi n° 2015-1501 du 20 novembre 2015 prorogeant l'application de la loi n° 55-385 du 3 avril 1955 relative à l'état d'urgence et renforçant l'efficacité de ses dispositions.

L'article 3 simplifie la définition des conditions dans lesquelles les agents de ces deux services exercent leurs missions « en civil », et non en tenue comme à l'habitude.

L'article 4 clarifie les conditions dans lesquelles les agents de police judiciaire peuvent constater certaines infractions et contraventions propres au secteur des transports.

L'article 5 précise les règles de compétence territoriale des procureurs en matière de contrôles d'identité et de vérifications des bagages à bord des trains.

L'article 6 autorise les officiers de police judiciaire, ainsi que les agents et les agents adjoints de police judiciaire, à inspecter et à fouiller les bagages au titre de la police administrative ou de la police judiciaire, ce qui n'était pas prévu jusqu'à présent. Il comporte donc, à leur endroit, les mêmes dispositions que celles de l'article 1^{er} relatif aux personnels de sécurité des entreprises publiques de transport.

L'article 7 autorise explicitement les agents assermentés de l'exploitant du service de transport à constater par procès-verbal le délit de vente à la sauvette prévu par le code pénal, faisant disparaître une incongruité du droit qui faisait de cette infraction une contravention dans certains cas et un délit dans certains autres.

L'article 8 ramène de dix à cinq le nombre de contraventions requises sur une période de douze mois pour entraîner la constitution du délit de « fraude d'habitude ». Ce durcissement de la sanction pénale permettra une limitation de la fraude ce qui, en provoquant un surplus de recettes au guichet, favorisera l'investissement en faveur de la sécurité et de la sûreté.

Enfin, **l'article 9** instaure un droit de communication auprès des administrations publiques afin de faciliter la recherche des adresses des contrevenants aux fins de verbalisation. Il sera alors bien plus délicat de décliner une fausse identité ou une fausse adresse pour faire en sorte que le commandement de payer n'arrive jamais à son but.

L'imbrication de ces différents sujets ainsi que les modalités d'élaboration de cette proposition de loi modifiant principalement le code des transports ont justifié que celle-ci soit renvoyée pour examen au fond à la commission du Développement durable, tandis que la commission des Lois s'est saisie pour avis de l'intégralité de ses articles. Le travail préparatoire, effectué en grande partie conjointement par le rapporteur Gilles Savary et votre rapporteur pour avis, a donné lieu à une grande convergence de vue sur les amendements susceptibles de venir compléter ce dispositif. En effet, plusieurs précisions sont apparues opportunes et potentiellement consensuelles entre les entreprises et les personnels concernés, l'État et les collectivités territoriales, la majorité parlementaire et les députés de l'opposition.

La commission des Lois a adopté douze amendements sur la proposition de son président ou de votre rapporteur pour avis. Si certains d'entre eux corrigent des difficultés rédactionnelles, par exemple en supprimant la notion de « bagage à main » pertinente dans le vocabulaire du transport aérien mais dénuée de sens pour les véhicules terrestres, d'autres présentent une importance significative.

Aux termes de l'un de ces amendements, 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, les agents de la SUGE et du GPSR pourront lui **interdire l'accès au train**, la contraindre à descendre de voiture ou à quitter la gare ou la station.

Des peines complémentaires d'**interdiction de séjour** prononcées par les juridictions répressives pourront porter, à l'avenir, sur des stations ou des lignes appartenant aux réseaux de transport en commun.

La commission des Lois a souhaité **renforcer l'effectivité de la supervision des services de sécurité des entreprises de transport** par les forces de l'ordre, qui établiront un bilan périodique recensant leurs actions dans ce domaine. Ces informations seront non seulement publiées pour que le grand public en prenne connaissance, mais également notifiées au Défenseur des droits. Dans le même esprit, elle a recommandé que **l'intervention des agents de sécurité sans tenue soit conditionnée à un arrêté préfectoral préalable** en ce sens afin que cette autorisation soit limitée dans le temps et dans l'espace.

Dans le cadre de la lutte contre la fraude, le manquement à l'**obligation de demeurer à la disposition du contrôleur** pendant qu'il rend compte à un officier de police judiciaire (OPJ) constituera désormais un délit. Cette qualification permettra l'usage de mesures coercitives pour retenir l'auteur de l'infraction, contrevenant devenu délinquant, dans l'attente de l'arrivée des forces de l'ordre. Par ailleurs, pour mettre un terme aux « **mutuelles de fraudeurs** » qui jouent sur les probabilités d'un contrôle pour permettre à leurs membres de ne pas acheter de billet de transport en échange d'une cotisation modique, la Commission a voté l'extension au domaine des transports du champ d'application de l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, qui prohibe l'ouverture de souscriptions publiques ayant pour objet d'indemniser des amendes.

Soucieux de préserver les droits individuels des personnes, les commissaires aux Lois ont explicitement soumis le droit de communication institué au bénéfice des entreprises de transport public à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, dite **loi Informatique & Libertés**.

Enfin, en réponse au risque terroriste auquel se trouve confronté le pays et aux légitimes inquiétudes provoquées par l'appartenance passée d'un des auteurs des attentats du 13 novembre à une grande entreprise publique de transports en

commun, la possibilité d'enquêtes administratives sur les personnels occupant des **fonctions sensibles** a été adoptée. Réalisés à la demande des opérateurs lorsque des suspicions de radicalisation laissent craindre un comportement préjudiciable, ces **criblages** permettront à l'entreprise de lever ses doutes et, le cas échéant, de déplacer l'individu vers un poste moins exposé tandis que les services de renseignement et de police poursuivront leur enquête.

L'avis favorable aux dispositions étudiées a été prononcé à l'unanimité de la commission des Lois.

DISCUSSION GÉNÉRALE

Lors de sa séance du mardi 8 décembre 2015, la commission des Lois procède à l'examen pour avis, après engagement de la procédure accélérée, de la proposition de loi 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° 3019 rect.).

Après l'exposé du rapporteur pour avis, une discussion générale s'engage.

M. le président Jean-Jacques Urvoas. Je donne maintenant la parole au rapporteur de la commission du Développement durable, saisie au fond, que je remercie de sa présence.

M. Gilles Savary. Le rapporteur pour avis, avec qui je travaille étroitement depuis plusieurs semaines, a dit l'essentiel et détaillé le contenu de la proposition de loi. Je souhaite simplement apporter quelques précisions à propos de la méthode que nous avons adoptée pour élaborer ce texte.

D'abord, si ce texte comporte principalement des dispositions tendant à renforcer la sûreté dans les transports, il contient aussi, accessoirement, des mesures importantes visant à lutter contre la fraude, pour deux raisons essentielles. Premièrement, les comportements frauduleux se multiplient de façon très marquée, et la limite est extrêmement poreuse entre la fraude et les incivilités, voire les violences, lesquelles amènent les contrôleurs à exercer de plus en plus souvent leur droit de retrait. Pour renforcer la sûreté, il faut donc aussi réduire au maximum le nombre de fraudeurs et prévenir, le cas échéant, leur comportement violent. Deuxièmement, la fraude coûte aujourd'hui environ 500 millions d'euros à nos services de transport, somme dont ils auraient bien besoin pour renforcer la sécurité et la sûreté. On ne peut pas imaginer que le renforcement de la sûreté dans les transports pèse uniquement sur ceux qui acceptent de payer.

Ensuite, de manière délibérée, nous n'avons pas voulu franchir la « ligne rouge » qui sépare les services de sûreté des forces de l'ordre et des services de police judiciaire. Tout le texte suit cette ligne directrice : nous renforçons les moyens des uns et des autres dans le domaine des transports, mais chacun conserve ses prérogatives et, à aucun moment, nous ne souhaitons transformer en forces de l'ordre des agents de sécurité, même ceux qui bénéficient d'un statut particulier, ce qui est le cas des agents de la SUGE et du GPSR. Nous essayons simplement d'améliorer le lien entre les uns et les autres en matière de lutte contre les violences et, le cas échéant, contre les actes terroristes.

Enfin, nous ne partons pas de rien. Des moyens considérables sont déjà mobilisés dans les transports pour lutter contre les incivilités, les violences et les actes terroristes : en sus des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP, qui sont

respectivement au nombre de 2 800 et de 1 200 environ, près de 2 000 agents spécialisés des forces de l'ordre – police et gendarmerie – sont déployés dans toute la France, dont 1 200 en Île-de-France.

Par ailleurs, je mets en garde contre une surenchère sécuritaire qui ferait croire à nos concitoyens que le « risque zéro » est atteignable. Tel n'est pas le cas dans le domaine des transports, qui a trait à la vie quotidienne et à la liberté : les quelque 2,5 milliards de voyageurs annuels souhaitent prendre les transports en commun en toute liberté et, surtout, de façon extrêmement fluide, notamment s'ils ont des correspondances, pour se rendre sur leur lieu de travail le matin et rentrer chez eux le soir, en particulier en Île-de-France. L'important, c'est de mettre en insécurité ceux qui voudraient attenter à notre sécurité. Tel est l'objectif que remplit, selon moi, ce texte.

M. Lionel Tardy. Initialement prévue pour lutter contre la fraude, cette proposition de loi est devenue un texte visant à lutter contre les actes terroristes dans les transports en commun. Sans aller jusqu'à évoquer le terrorisme, l'insécurité est une question importante, qui ne concerne pas seulement Paris.

Je crois que les mesures proposées ne sont pas inappropriées, surtout lorsque l'on compare les contrôles effectués actuellement dans les transports publics avec ceux qui existent, par exemple, dans les aéroports.

Je souhaite néanmoins faire plusieurs remarques. Premièrement, des pouvoirs importants vont être attribués aux agents de la SNCF et de la RATP. Je ne suis pas défavorable à ce que l'on accorde ainsi davantage de place à la sécurité « privée », car les policiers, on le voit bien, ne peuvent pas être partout. Mais, selon moi, si l'on veut donner une nouvelle place aux agents de sécurité, il faut élargir la réflexion et traiter la question de leur qualification et de leur formation.

Deuxièmement, le droit de communication prévu à l'article 9 doit être encadré très strictement, ce qui n'est pas le cas dans le texte initial. Je crois savoir que le rapporteur de la commission du Développement durable proposera une réécriture de l'article qui prend en compte les remarques du Conseil d'État. C'est une bonne nouvelle.

Troisièmement, vous prévoyez, monsieur le rapporteur pour avis, la possibilité d'une enquête administrative préalable pour les recrutements au sein de la SNCF et de la RATP. Comment cela se passera-t-il concrètement ? Qui pourra contrôler l'application de cette mesure ? Pourquoi le rapporteur de la commission du Développement durable exclut-il la RATP du dispositif alors que vous l'incluez ?

Vous l'avez compris : compte tenu des enjeux, nous voulons être certains de la solidité et de la pertinence juridiques de ce texte, qui a été élaboré et sera voté dans l'urgence, pour les raisons que nous connaissons malheureusement tous.

La Commission en vient à l'examen des articles de la proposition de loi.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Avant l'article 1^{er}

La Commission est saisie de l'amendement CL12 de M. Gérald Darmanin.

M. Daniel Gibbes. Afin de garantir la sécurité des personnes et des biens dans les transports publics sur l'ensemble du territoire national, cet amendement vise à donner à tous les exploitants de services de transport public la possibilité de créer des unités de surveillance.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable pour plusieurs raisons. D'abord, les services de sécurité de la SNCF et de la RATP ont une certaine ancienneté – celui de la SNCF est d'ailleurs plus ancien que la SNCF elle-même – et bénéficient d'un régime dérogatoire. Par ailleurs, il existe déjà des statuts pour certains services de sécurité locaux. Ensuite, votre amendement aurait des conséquences délicates : d'une part, les contrôleurs sur les lignes de bus seraient armés dans des conditions moins strictes que les policiers municipaux ; d'autre part, les entreprises locales seraient contraintes de se doter de matériels et de structures de contrôle en conséquence, ce qui ne manquerait pas de rejaillir sur les coûts imposés à l'usager ou au contribuable.

Néanmoins, le rapporteur de la commission saisie au fond, Gilles Savary, mène actuellement une réflexion en liaison avec le ministère de l'Intérieur et la commission des Lois en vue de faciliter la présence des polices municipales dans les réseaux de transport public. Je vous propose de discuter à nouveau de cette question en séance publique.

La Commission rejette l'amendement.

Article 1^{er}

(art. L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure, art. L. 2251-5 du code des transports)

Permettre aux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de procéder, sous conditions, à des inspections visuelles et des fouilles de bagages ainsi qu'à des palpations

Le présent article autorise les services de sécurité internes de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) et de la Régie autonome des

transports parisiens (RATP) – la Sûreté générale (SUGE) et le Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) – à procéder à l’inspection visuelle des bagages, à leur fouille et, éventuellement, à des palpations de sécurité. Il étend ainsi, à ces deux services, les facultés déjà reconnues dans le cadre des activités privées de surveillance et simplifie le régime d’habilitation applicable à ces professionnels.

1. Les agents de la SUGE et du GPSR pourront désormais inspecter les bagages, sans toutefois les fouiller, et, dans certaines circonstances, soumettre les voyageurs à des palpations de sécurité

Adoptée au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne⁽¹⁾ a complété la loi du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de surveillance, de gardiennage et de transport de fonds⁽²⁾, par un article 3-1 qui autorise les professionnels exerçant ces activités, ainsi que celle de protection physique des personnes, à « *procéder à l’inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille* ».

Contrairement aux agents de sûreté des transports aériens ou des transports maritimes, ces professionnels n’agissent pas sous les ordres d’officiers de police judiciaire mais sont autonomes.

Ces dispositions leur permettent également, en cas de circonstances particulières liées à l’existence de menaces graves pour la sécurité publique, d’opérer une palpation de sécurité, c’est-à-dire une recherche extérieure, au-dessus des vêtements (à la différence d’une fouille à corps), d’objets dangereux pour la sécurité. Il appartient au préfet et, à Paris, au préfet de police, de constater ces circonstances particulières par un arrêté qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués.

L’article 96 de la loi du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure⁽³⁾ a complété la loi du 12 juillet 1983 par un nouvel article 3-2 qui autorise également les membres du service d’ordre affecté par l’organisateur à la sécurité d’une manifestation sportive, récréative ou culturelle – en pratique, les stadiers – à procéder à des inspections visuelles de bagages à main et à la fouille de ceux-ci avec l’accord de leurs propriétaires. Il leur est également permis de procéder à des palpations de sécurité, avec deux différences majeures par rapport aux vigiles : ces palpations à l’entrée de l’enceinte sont possibles en toutes circonstances mais elles sont opérées sous le contrôle d’un officier de police judiciaire.

Dans un cas comme dans l’autre, la loi prévoit que la palpation doit être effectuée **avec l’accord de la personne qui en fait l’objet et par une personne de même sexe.**

(1) Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001.

(2) Loi n° 83-629 du 12 juillet 1983.

(3) Loi n° 2003-239 du 18 mars 2003.

Les articles 3-1 et 3-2 de la loi du 12 juillet 1983 sont, depuis le 1^{er} mai 2011, repris respectivement aux articles L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure.

Par ailleurs, l'article 31 de la loi du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI) a modifié la même loi du 12 juillet 1983 afin de créer un Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) chargé de délivrer, suspendre ou retirer les différents agréments, autorisations et cartes professionnelles prévus par la législation. Ces dispositions ont été, pour leur part, codifiées aux articles L. 632-1 et suivants du même code.

Jusqu'à présent, les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, visés à l'article L. 2251-1 du code des transports, n'entraient pas dans ce cadre légal. Leurs agents ne pouvaient donc réaliser, en droit, ni inspection visuelle ou fouille des bagages, ni palpation de sécurité.

Les alinéas 1 et 2 (I) du présent article complètent l'article L. 2251-5 du code des transports afin d'étendre à ces deux services les dispositions de l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure applicables aux personnes exerçant des activités privées de surveillance. Ils renvoient cependant à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les conditions de cette extension.

2. L'agrément préfectoral spécifique pour procéder à des palpations de sécurité est supprimé compte tenu des obligations de formation renforcées par la LOPPSI du 14 mars 2011

Si elles ont étendu aux professionnels exerçant des activités de sécurité privée et aux services d'ordre des manifestations sportives, récréatives ou culturelles la faculté de réaliser des palpations de sécurité, la loi du 15 novembre 2001, comme la loi du 18 mars 2003, imposaient que les employés disposent d'une qualification suffisante pour procéder à des opérations potentiellement attentatoires à la vie privée.

Ces obligations figurent désormais aux articles L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure ; il convient de distinguer deux régimes définis par les articles R. 613-6 à R. 613-15 pour procéder aux palpations de sécurité :

– **les employés exerçant une activité de surveillance ou de gardiennage** mentionnée au 1^o de l'article L. 611-1 dans une entreprise spécialisée, ou dans un service interne d'entreprise (commerce, grand magasin, établissement de nuit...) mentionné à l'article L. 612-25, **doivent avoir été habilités par leur employeur, puis agréés par le préfet** de département ou, à Paris, par le préfet de police, et, dans le département des Bouches-du-Rhône, par le préfet de police des Bouches-du-Rhône ;

– **les membres du service d'ordre**, « *préposés de l'organisateur de la manifestation* » et justifiant d'une qualification reconnue, doivent être agréés par

la commission interrégionale d'agrément et de contrôle du CNAPS, compétente pour la région administrative où l'employeur, ou l'organisateur, a son siège ou sa résidence.

Dans les deux cas, la demande d'agrément est présentée par l'employeur de l'agent de sécurité ou par l'organisateur de la manifestation. Cette demande mentionne notamment l'identité, la nationalité et le domicile de l'agent dont l'agrément est sollicité. Elle doit être accompagnée d'un dossier décrivant les modalités de la formation de cet agent.

L'agrément est accordé pour une durée de trois ans. Il peut être refusé lorsque la moralité de l'agent ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des missions de palpation. En cas d'urgence, il peut faire l'objet d'une suspension immédiate d'une durée maximum de trois mois.

Les alinéas 3 à 5 (II) simplifient et alignent ces deux régimes, en supprimant l'agrément par le préfet ou par la commission interrégionale d'agrément et de contrôle du CNAPS au profit d'une simple vérification sur dossier de l'aptitude professionnelle de l'employé. Cette aptitude sera notamment attestée par la formation aux techniques de palpation obligatoire pour l'obtention de la carte professionnelle.

Conformément à **l'alinéa 2** qui étend le régime des employés exerçant une activité de surveillance ou de gardiennage aux agents des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP, ces derniers pourront donc procéder à des palpations de sécurité, dans les circonstances particulières visées à l'article L. 613-2 du code de sécurité intérieure, en justifiant simplement de leur aptitude professionnelle.

Enfin, les modifications introduites aux articles L. 613-2 et L. 613-3 sont rendues expressément applicables par **l'alinéa 6 (III)** dans les collectivités de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis-et-Futuna, régies par le principe de spécialité législative, dans lesquelles les dispositions du titre 1^{er} du code de la sécurité intérieure sont déjà applicables conformément aux articles L. 155-1, L. 156-1 et L. 157-1.

3. La position de la commission des Lois

La commission des Lois a adopté **un amendement du rapporteur pour avis** permettant aux agents de la SUGE et du 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, le cas échéant, de lui faire quitter la gare. Cette solution présente l'avantage de **respecter les droits fondamentaux** de la personne, qui peut toujours refuser d'être fouillée ou palpée en l'absence d'instruction judiciaire en ce sens, tout en garantissant une réponse ferme et sûre en cas d'opposition aux vérifications que souhaiteraient mener les agents en charge du contrôle.

La commission des Lois a également adopté **deux amendements du rapporteur pour avis visant à faire disparaître, en matière de transport terrestre de voyageurs, la notion de « bagage à main »**. En effet, si celle-ci est utile dans le secteur aérien – par opposition à « bagage de soute » –, rien ne justifiait sa présence dans les dispositions régissant le transport ferroviaire ou guidé.

*

* *

La Commission examine l'amendement CL24 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Aux termes du présent amendement, 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, les agents de la SUGE et du GPSR pourront lui interdire l'accès au train et, le cas échéant, lui enjoindre de quitter la gare. En cas de refus d'obtempérer, ils pourront contraindre l'intéressé et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CL25 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement de précision vise à supprimer la mention « à main » concernant les bagages, de manière à pouvoir inspecter, voire fouiller les sacs à dos, les sacs banane et les casques de moto.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de coordination CL26 du rapporteur pour avis.

Elle examine ensuite l'amendement CL23 de M. Éric Ciotti.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. Cet amendement vise à supprimer l'exigence de consentement du propriétaire pour la fouille de ses bagages. Si une personne à quelque chose à se reprocher, elle ne donnera évidemment pas son consentement. Il est donc important de pouvoir passer outre.

M. le rapporteur pour avis. Selon moi, cet amendement est satisfait par l'amendement CL24 que nous venons d'adopter : une personne qui refuse la fouille de ses bagages peut se voir interdire l'accès au train ou à la gare. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CL20 de M. Éric Ciotti.

M. Philippe Goujon. Il s'agit de supprimer l'exigence de consentement de l'intéressé pour une palpation de sécurité.

M. le rapporteur pour avis. De même que précédemment, l'amendement CL24 répond en partie à votre préoccupation : si l'intéressé refuse la fouille de ses bagages ou la palpation de sécurité, il peut être contraint à descendre du train ou empêché de monter dans celui-ci. D'autre part, le consentement est un élément important avant palpation. Votre amendement me semble un peu excessif. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CL21 de M. Éric Ciotti.

M. Philippe Goujon. Cet amendement tend à supprimer l'exigence de consentement de l'intéressé pour la fouille de ses bagages ou une palpation de sécurité avant l'accès aux enceintes où sont organisées des manifestations sportives, entre autres.

M. le rapporteur pour avis. En sus des arguments développés précédemment, sur lesquels je ne reviens pas, il s'agit d'un cavalier législatif qui risquerait d'affaiblir le texte. Celui-ci porte sur les transports, non sur les salles de concert ou les stades. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

La Commission est saisie de l'amendement CL35 de M. Éric Ciotti.

M. Philippe Goujon. Aux termes de cet amendement, les agents du réseau ferroviaire feront l'objet d'une habilitation spécifique. L'habilitation sera délivrée à l'issue d'une enquête administrative et pourra être retirée.

M. le rapporteur pour avis. C'est une question importante et d'actualité au regard des événements que nous avons connus au cours des semaines passées. Certaines fonctions sont, on le sait, particulièrement sensibles. Cependant, la SNCF et la RATP ne demandent pas nécessairement une telle procédure d'habilitation *a priori*. D'autre part, cela exigerait un travail important de la part du ministère de l'Intérieur. Je présenterai, après l'article 3, un amendement susceptible de satisfaire votre préoccupation. Il prévoit une procédure de « criblage » plus spécifique sur demande de l'entreprise, pour l'accès à certaines fonctions. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CL36 de M. Éric Ciotti.

M. Philippe Goujon. Dans le même esprit que l'amendement précédent, nous proposons que les agents des entreprises de transport routier de personnes fassent l'objet d'une habilitation spécifique.

M. le rapporteur pour avis. Défavorable pour les raisons que je viens d'exposer.

La Commission rejette l'amendement.

Article 2

(art. L. 2251-6 et L. 2252-2 [nouveaux] du code des transports)

Soumettre les services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP à un contrôle assuré par la police et la gendarmerie nationales

Cet article organise le contrôle des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP, mentionnés à l'article L. 2251-1 du code des transports.

1. Le dispositif de la proposition de loi

Les alinéas 1 à 4 (I) du présent article créent, dans un nouvel article L. 2251-6 du même code, un dispositif *ad hoc* de contrôle de ces deux services de sécurité internes par l'autorité administrative, c'est-à-dire le préfet ou, à Paris, le préfet de police.

Les vérifications seront exercées par les commissaires de police et les officiers de police ainsi que les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale.

Le dispositif proposé présente des similitudes avec celui mis en place, à l'article L. 611-2 du code de la sécurité intérieure ⁽¹⁾, pour le contrôle des activités de surveillance, de gardiennage, de transports de fonds et de protection des navires. Toutefois, le contrôle administratif est ici opéré pour le compte de la seule autorité administrative, à l'exclusion du CNAPS.

Les prérogatives des policiers et gendarmes chargés de ce contrôle sont également réduites. Ceux-ci peuvent recueillir, sur convocation ou sur place, tous renseignements et justifications nécessaires mais uniquement « *sur l'activité opérationnelle de ces services* » (**alinéa 3**). Par ailleurs, ils ne peuvent ni exiger communication du registre du personnel, ni accéder aux locaux de l'entreprise.

En sens inverse, **l'alinéa 4** donne une base légale à la transmission, par les services de police chargés du contrôle, d'informations relatives à des agents qui contreviendraient aux dispositions des trois premiers alinéas de l'article L. 2251-2

(1) Créé initialement à l'article L. 616-1, il a été transféré et complété par la loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires.

du code des transports interdisant leur affectation ou leur maintien dans l'un des services internes de sécurité, en raison :

– de leur condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent ;

– de la prise à leur encontre d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

– de la commission d'actes, éventuellement mentionnés dans les traitements automatisés et autorisés de données personnelles gérés par les autorités de police, contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État.

Enfin, pour assurer l'effectivité de ce contrôle, **les alinéas 5 et 6 (II)** rendent passible d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de faire obstacle à l'accomplissement de ces contrôles, cette infraction étant inscrite dans un nouvel article L. 2252-2 inséré dans le code des transports.

2. La position de la commission des Lois

La commission des Lois a adopté **deux amendements du président Jean-Jacques Urvoas visant à renforcer le contrôle exercé sur les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.**

a. Un bilan annuel des opérations de contrôle

En premier lieu, il a été proposé que **la supervision de ces services par la police nationale et la gendarmerie nationale fasse l'objet d'une synthèse périodique**. En effet, il convient pour le législateur de s'assurer que ce contrôle ne se résume pas à une simple surveillance théorique. Or l'exemple du transport aérien est à cet égard éloquent. Depuis la loi n° 96-151 du 26 février 1996, l'article L.6342-2 du code des transports indique bien que les personnels de sûreté aéroportuaire exercent leurs missions « sur l'ordre et sous la responsabilité » d'officiers de police judiciaire. Pourtant, il est rare de rencontrer des officiers de police judiciaire dans les salles d'embarquement.

La commission des Lois s'est attachée à ce qu'il n'en soit pas de même dans les rames et dans les trains. L'impact sur les personnes, sur la vie sociale et sur le vivre-ensemble serait autrement plus important, en cas de mésusage des prérogatives étendues que confère la proposition de loi, que dans les aéroports où le public est très particulier et de surcroît peu susceptible de rencontrer fréquemment le même agent de sûreté. En conséquence, les mesures de contrôle, les demandes de renseignement et de justification ainsi que les transmissions à l'exploitant que prévoit l'article 2 feront l'objet d'un bilan annuel, publié et par ailleurs notifié au Défenseur des droits.

b. Une supervision de la formation par le Conseil national des activités privées de sécurité

Si la SNCF et la RATP sont responsables de la formation de leurs agents de sécurité sous le contrôle et la supervision du ministère de l'Intérieur, cette administration n'est que rarement amenée à construire des référentiels de formation et à apprécier le contenu de modules dispensés à des étudiants.

Or, la loi n° 2015-994 du 17 août 2015 relative au dialogue social et à l'emploi, dite *loi Rebsamen*, a prévu l'intégration des organismes de formation en sécurité dans les prérogatives du Conseil national des activités privées de sécurité. Le CNAPS développe donc une compétence en matière de formation à la sécurité qui fait précisément défaut aux autres opérateurs de l'État, lesquels gagneraient à redéployer leurs moyens et leurs effectifs vers leur cœur de métier.

En conséquence, la commission des Lois s'est prononcée en faveur d'un **contrôle par le CNAPS de la formation délivrée aux agents de sécurité de la SNCF et de la RATP**. Il faut ajouter que le CNAPS se finance par une taxe levée sur les entreprises assujetties, mais que la rédaction actuelle de l'article 1609 *quintricies* du code général des impôts n'y soumettrait pas les entreprises publiques de transport. Le dispositif est donc financièrement sans impact sur la SNCF et la RATP.

*

* *

La commission examine l'amendement CL37 du président Jean-Jacques Urvoas.

M. le président. Dès lors que les agents des services internes de sécurité des transports publics sont placés sous la supervision des forces de la police nationale et de la gendarmerie nationale, il convient que les mesures de contrôle, les demandes de renseignement et de justification ainsi que les transmissions à l'exploitant soient rassemblées en un bilan périodique afin que le grand public, notamment à travers le Défenseur des droits, puisse apprécier les modalités de cette supervision.

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

Elle examine ensuite l'amendement CL39 du président.

M. le président. Cet amendement prévoit le contrôle par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) de la formation délivrée aux agents de sécurité de la SNCF et de la RATP, leur permettant de procéder aux inspections, fouilles et palpations dont la présente proposition de loi leur confie la responsabilité. Il bénéficie de l'avis favorable du rapporteur, qui l'a cosigné.

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

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 2 modifié.

Article 3

(art. L. 2251-3 du code des transports)

Dispenser les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP du port de la tenue

1. Le dispositif de la proposition de loi

Cet article élargit les conditions permettant aux agents des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP d'exercer leurs missions sans uniforme.

Le second alinéa de l'article L. 2251-3 du code des transports prévoit d'ores-et-déjà que ces agents puissent être dispensés du port de la tenue dans des « *cas exceptionnels (...) fixés par voie réglementaire* ».

L'article 4 du décret n° 2007-1322 du 7 septembre 2007 définit limitativement les cas de dispense du port de la tenue pour les agents des deux entreprises. Il est ainsi possible d'opérer en civil :

– dans les véhicules de transport de voyageurs ou, si nécessaire, pour les véhicules de transport routier ou guidé, sur la voie publique à proximité de ceux-ci, ainsi que dans les emprises immobilières de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau ferré national dans les conditions prévues à l'article L. 2251-1-1 du code des transports, accessibles au public, **dans le cadre d'une mission d'observation des atteintes à la sécurité et de la fraude**, avant de demander, le cas échéant, l'intervention d'agents en tenue du service interne de sécurité de l'entreprise ou celle de personnels de la police ou de la gendarmerie nationales ;

– dans les emprises immobilières de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau ferré national dans les conditions prévues à l'article L. 2251-1-1 du code des transports, dont l'accès est interdit au public, **dans un objectif de protection des biens de celles-ci et de ceux confiés à la garde de celles-ci** ;

– dans les emprises immobilières de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau ferré national dans les conditions prévues à l'article L. 2251-1-1 du code des transports, accessibles au public ou, si nécessaire, sur la voie publique à proximité de celles-ci, **pour une surveillance de grands déplacements de voyageurs ou de rassemblements de personnes**, à l'occasion de manifestations et lorsqu'ils sont susceptibles de présenter des risques pour la sécurité des voyageurs, des

personnels ou des biens de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau ferré national dans les conditions prévues à l'article L. 2251-1-1 du code des transports.

Les agents exerçant en civil peuvent, dans certains cas, être armés. En effet, si l'article 6 du même décret leur interdit, en principe, le port d'armes, il ouvre une dérogation pour les missions de protection dans les emprises immobilières de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire, « *lorsque la mission présente des risques particulièrement élevés pour la sécurité de l'agent* ».

L'alinéa unique du présent article élargit les possibilités de dispense du port de la tenue. La rédaction choisie aboutit à poser un cadre, en renvoyant toujours au pouvoir réglementaire le soin d'en préciser les conditions. Les agents pourront ainsi exercer leurs missions en dispense du port de tenue :

– dans les emprises ferroviaires, qu'elles appartiennent à la SNCF ou aux autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national, et celles de la RATP, mentionnées aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 ;

– et dans la mesure où celles-ci sont « *particulièrement exposé[e]s* » aux actes de terrorisme ou à des infractions limitativement énumérées : dommage aux ouvrages d'art ou aux installations de distribution d'énergie, pénétration sur les voies (titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports), vol en bande organisée (article 311-9 du code pénal), extorsion en bande organisée (article 312-6) ou destruction en bande organisée (article 322-8).

Le souci d'encadrer les cas de dispense de port de tenue, en limitant ceux-ci aux lieux où cette dispense est la plus utile, est compréhensible. Toutefois, le choix de recourir à une liste limitative pour caractériser, non pas les infractions dont la dispense du port de la tenue peut faciliter la recherche et la constatation, mais certains lieux jugés sensibles, ne paraît pas des plus opportuns.

2. La position de la commission des Lois

La commission des Lois a adopté **un amendement du président et du rapporteur pour avis** afin de préciser les conditions dans lesquelles certains agents de la SUGE et du GPRS peuvent exercer leurs fonctions « en civil ».

La rédaction de l'article 3 est apparue excessivement complexe et, par ailleurs, susceptible d'équivaloir à une autorisation permanente, en tout temps et dans toutes les infrastructures de transports publics. Elle vise, en effet, « les lieux mentionnés à l'article L.2251-1-1 particulièrement exposés aux infractions prévues au titre IV 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 ». Or comment affirmer aujourd'hui que certaines

gares et certaines lignes ne sont pas particulièrement exposées à un risque terroriste ou à des vols en bande organisée ?

En conséquence, il est proposé de **conditionner l'action en civil des personnels de sécurité de la SNCF et de la RATP à un arrêté préfectoral préalable** précisant, en fonction des nécessités de l'ordre public et sous le contrôle de la juridiction administrative, les dates et lieux dans lesquels la dispense de tenue est accordée.

*

* *

La commission étudie l'amendement CL40 du président.

M. le président. Cet amendement précise les conditions dans lesquelles certains agents de la SUGE et du GPRS peuvent exercer leurs fonctions en dispense du port de la tenue, c'est-à-dire « en civil ». Il bénéficie de l'avis favorable du rapporteur, qui l'a cosigné.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 3 modifié.

Article additionnel après l'article 3

(art. L. 114-2 [nouveau] du code de la sécurité intérieure)

Enquêtes administratives préalables au recrutement ou à l'affectation d'agents de la SNCF ou de la RATP à des fonctions sensibles

Au sein de la SNCF et de la RATP, des enquêtes administratives sont susceptibles d'être réalisées lorsque les fonctions remplies par l'agent nécessitent :

– une habilitation au titre de la protection du secret de la défense nationale (articles L.2311-1 et R.2311-7 et suivants du code de la défense) ;

– une autorisation d'accès à tout ou partie d'un point d'importance vitale (articles L.1332-2-1 et R.1332-22-1 et suivants du code de la défense).

Ces vérifications, réalisées par les services de police et de renseignement, sont destinées à s'assurer que les personnes physiques affectées à ces fonctions particulières présentent des garanties suffisantes au regard de la protection des intérêts fondamentaux de la Nation.

Il n'en demeure pas moins que **certaines fonctions « sensibles » peuvent être de nature à présenter un risque sérieux pour la défense et la sécurité nationale** sans, pour autant, que leur titulaire ne soit nécessairement dépositaire d'informations classifiées ou qu'il n'ait accès à un point d'importance vitale. Tel est notamment le cas des fonctions portant sur la sécurité ferroviaire ou la sécurité des systèmes d'information.

Par conséquent, il convient **que la SNCF et la RATP puissent solliciter des enquêtes administratives**, dans le cadre déjà prévu à l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure ⁽¹⁾. Informée par l'autorité administrative du profil de risque de son employé, l'entreprise pourrait alors prendre les mesures qu'exige la situation. Le soin d'établir la liste des fonctions concernées est confié à un décret en Conseil d'État.

*

* *

La Commission examine l'amendement CL27 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Au sein de la SNCF et de la RATP, des enquêtes administratives sont susceptibles d'être réalisées lorsque les fonctions remplies par l'agent nécessitent qu'il soit habilité au titre de la protection du secret de la défense nationale ou qu'il soit autorisé à accéder à tout ou partie d'un point reconnu d'importance vitale par le code de la défense.

Au cours des auditions que j'ai réalisées, la SNCF a déclaré qu'un certain nombre de fonctions sensibles n'entraient pas dans le cadre de l'habilitation ou de l'autorisation : il s'agit notamment de celles confiées aux aiguilleurs, aux responsables de la sécurité des systèmes d'information, ou encore aux agents préposés à la conduite de certains engins. Le présent amendement précise donc que la SNCF et la RATP peuvent solliciter des enquêtes administratives, dans le cadre déjà prévu à l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure.

Informée par l'autorité administrative du profil « à risque » de son employé, l'entreprise pourrait prendre les mesures nécessaires pour l'éloigner sans dommage du poste sensible qu'il occupait.

La Commission adopte l'amendement.

Article 4

(art. L. 2241-1 du code des transports)

Clarifier les conditions dans lesquelles les agents de police judiciaire peuvent constater certaines infractions et contraventions

Cet article introduit, à l'article L. 2241-1 du code des transports, la possibilité pour les agents de police judiciaire (APJ) – c'est-à-dire tous les gendarmes et fonctionnaires de police non-officiers de police judiciaire (OPJ)

(1) « Les décisions administratives de recrutement, d'affectation, d'autorisation, d'agrément ou d'habilitation, prévues par des dispositions législatives ou réglementaires, concernant soit les emplois publics participant à l'exercice des missions de souveraineté de l'État, soit les emplois publics ou privés relevant du domaine de la sécurité ou de la défense, soit les emplois privés ou activités privées réglementées relevant des domaines des jeux, paris et courses, soit l'accès à des zones protégées en raison de l'activité qui s'y exerce, soit l'utilisation de matériels ou produits présentant un caractère dangereux, peuvent être précédées d'enquêtes administratives destinées à vérifier que le comportement des personnes physiques ou morales intéressées n'est pas incompatible avec l'exercice des fonctions ou des missions envisagées. »

ainsi que les gardiens de la paix avec deux ans d'ancienneté – de constater par procès-verbaux les infractions à la police des transports ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation.

Aux termes du II du même article L. 2241-1, les APJ sont déjà compétents pour constater les contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares.

L'élargissement de cette compétence aux infractions à la police des transports est cohérent avec la faculté qui est reconnue aux APJ, par **l'article 6 de la présente proposition de loi**, de procéder, sous le contrôle des OPJ, à l'inspection visuelle et à la fouille des bagages à main. Il leur sera ainsi possible de verbaliser immédiatement les contrevenants.

*

* *

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'article 4 **sans modification**.*

Article additionnel après l'article 4

(art. 131-31 du code pénal)

Interdiction de séjour appliquée à des véhicules, arrêts et stations de transport public de voyageurs

L'article 131-31 du code pénal dispose notamment que « la peine d'interdiction de séjour emporte défense de paraître dans certains lieux déterminés par la juridiction. » Il permet au juge d'éviter une récidive ou de protéger la victime d'une infraction.

Un **amendement du rapporteur pour avis** a précisé que cette interdiction de séjour pouvait être appliquée à des **véhicules, arrêts et stations de transport public de voyageurs**.

*

* *

M. le rapporteur pour avis. Le présent amendement précise que les peines d'interdiction de séjour, qui valent défense de paraître dans certains lieux déterminés par la juridiction, peuvent porter, entre autres, sur les réseaux de transport en commun. Il a pour objet d'offrir une meilleure protection aux victimes en leur épargnant le risque de rencontrer leur agresseur alors qu'elles empruntent les transports en commun. Ainsi, une personne condamnée pour harcèlement sexuel alors qu'elle était particulièrement active sur une ligne de bus ou de métro pourrait se voir interdire d'y accéder.

La Commission adopte l'amendement.

Article 5

(art. 18 et 78-7 [nouveau] du code de procédure pénale)

Simplifier les règles de compétence territoriale des procureurs en matière de contrôles d'identité et de vérifications des bagages à bord des trains

Le présent article clarifie les règles de compétence territoriale des parquets, en matière de contrôles d'identité ainsi que d'inspection et de fouille des bagages à bord des trains.

L'article 78-2 du code de procédure pénale définit les cas dans lesquels les officiers de police judiciaire (OPJ) ainsi que, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire (APJ) et agents de police judiciaire adjoints (APJA) peuvent procéder à des contrôles d'identité.

En particulier, le sixième alinéa de cet article permet de contrôler l'identité de toute personne dans les lieux et pour une période de temps fixée par le procureur de la République aux fins de recherche et de poursuite d'infractions. L'article 78-2-2, modifié par l'article 6 de la présente proposition de loi, leur permettra de procéder également à l'inspection visuelle et à la fouille des bagages à main. Dans ces deux cas, ces agents opèrent sur réquisitions écrites du procureur de la République.

La détermination de la compétence territoriale du procureur de la République obéit à plusieurs critères. En effet, l'article 43 du code de procédure pénale dispose que sont compétents le procureur de la République du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'une des personnes soupçonnées d'avoir participé à l'infraction, celui du lieu de l'arrestation de ces personnes même lorsqu'elle a été opérée pour une autre cause, et celui du lieu de détention d'une de ces personnes même lorsque cette détention est effectuée pour une autre cause.

Dans le cas particulier des contrôles d'identité et des vérifications de bagages opérés à bord d'un train, le procureur de la République territorialement compétent pour délivrer la réquisition est, en l'état du droit, celui du lieu où sont opérés ceux-ci. En pratique, cela implique autant de réquisitions que de gares d'arrêt au cours du trajet, dès lors que celles-ci sont situées dans des ressorts différents.

Afin de simplifier la mise en œuvre de ces contrôles et vérifications, **les alinéas 1 et 2 du présent article** imposent, dans un nouvel article 78-7 du code de procédure pénale, la compétence unique du procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare de départ du train.

Lorsque cette gare de départ est située à l'étranger, **l'alinéa 3** prévoit, par exception, la compétence du procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare d'arrivée du train.

Cette compétence dérogatoire en matière de contrôles d'identité et de vérifications des bagages à bord des trains ne remet pas en cause les autres prérogatives des procureurs territorialement compétents. En outre, les procureurs des ressorts dans lesquels le train marque un arrêt seront, aux termes de **l'alinéa 4**, informés des réquisitions prises.

Enfin, par coordination, **les alinéas 5 et 6** complètent l'article 18 du code de procédure pénale afin de donner compétence aux OPJ et APJ pour opérer les contrôles et vérifications sur l'ensemble du trajet du train, lorsque la réquisition du procureur de la République le prévoit expressément.

Les différents types de contrôle d'identité

Contrôle de police administrative (septième alinéa de l'article 78-2 du code de procédure pénale)

Ce contrôle a pour but de prévenir les atteintes à l'ordre public (notamment à la sécurité des personnes et des biens). Il peut avoir lieu dans une rue ou une gare et concerner toute personne, quel que soit son comportement.

Il peut être complété, le cas échéant, par une fouille du véhicule, avec le consentement du conducteur ou, à défaut, sur instruction du procureur de la République (article 78-2-4).

Contrôle de police judiciaire (cinq premiers alinéas de l'article 78-2)

Il est lié aux recherches ou poursuites d'infractions. Il est pratiqué seulement s'il existe des raisons plausibles laissant penser que la personne contrôlée :

- a commis ou tenté de commettre une infraction ;
- ou se prépare à commettre un crime ou un délit ;
- ou peut fournir des renseignements sur un crime ou un délit ;
- ou fait l'objet de recherches ordonnées par une autorité judiciaire.

Contrôle sur réquisitions du procureur de la République

a) sur réquisition du procureur général de police générale (sixième alinéa de l'article 78-2)

Il permet de contrôler l'identité de toute personne dans les lieux et pour une période de temps fixée par le procureur de la République dans des réquisitions écrites aux fins de recherche et de poursuite d'infractions. Le fait que le contrôle d'identité révèle une infraction non mentionnée dans les réquisitions du procureur de la République est sans incidence sur sa régularité.

b) sur réquisition du procureur de la République de police spéciale (article 78-2-2)

Le contrôle de l'identité sur réquisitions du procureur de la République de police spéciale est prévu par l'article 78-2-2 du CPP.

Il permet de contrôler l'identité et de fouiller le véhicule de toute personne dans les lieux et pour la période de temps fixée par le procureur de la République dans des réquisitions aux fins de recherche et de poursuite de certaines infractions : liées au terrorisme, en matière d'armes et d'explosifs, vol, recel ou trafic de stupéfiants.

Contrôle Schengen (huitième alinéa de l'article 78-2)

Ce contrôle permet de vérifier le respect des obligations liées aux titres et documents. Il peut avoir lieu :

- dans une zone située à moins de 20 kilomètres de la frontière terrestre séparant la France d'un pays voisin "Schengen" (Allemagne, Belgique, Espagne, Italie, Luxembourg et Suisse). Si le contrôle a lieu sur l'autoroute ou dans un train, la zone s'étend jusqu'au premier péage ou arrêt après les 20 kilomètres,
- ou dans un port, un aéroport ou une gare accessible au public et ouverte au trafic international.

Le contrôle ne peut pas être pratiqué plus de 6 heures consécutives dans un même lieu et ne peut être systématique.

*

* *

La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 5 sans modification.

Après l'article 5

La commission examine l'amendement CL4 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Cet amendement vise à donner la possibilité aux agents de sécurité des transports, auquel le texte confie la mission de constater par procès-verbal le délit de vente à la sauvette, de procéder, lorsqu'ils sont mis à disposition d'un officier de police judiciaire, à des contrôles d'identité des personnes circulant à bord des trains et dans l'enceinte des gares.

M. le rapporteur pour avis. Vous proposez de donner aux agents de la SUGE et du GPSR des pouvoirs d'officier de police judiciaire, en leur conférant en permanence la capacité de procéder à des contrôles d'identité. Le Gouvernement et le rapporteur ne souhaitant pas leur octroyer cette prérogative – dont les services internes de la SNCF et de la RATP ne sont d'ailleurs pas demandeurs –, j'émetts un avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Article 6

(art. 78-2-2 et 78-2-4 du code de procédure pénale)

Donner, par cohérence, aux officiers, agents et agents adjoints de police judiciaire des prérogatives d'inspection visuelle et de fouille des bagages

1. Le dispositif de la proposition de loi

Le présent article autorise, par cohérence avec les dispositions de l'article premier relatives aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, les officiers de police judiciaire (OPJ), les agents de police judiciaire (APJ) et les agents de police judiciaire adjoints (APJA) à inspecter et à fouiller les bagages à main, au titre de la police administrative ou de la police judiciaire.

Il aurait, en effet, été paradoxal que ces catégories d'agents ne soient pas en mesure d'opérer ce type de contrôles, hors les cas très particuliers – et concernant les seuls OPJ – du flagrant délit, de la commission rogatoire ou de l'enquête préliminaire, alors que le personnel des entreprises de surveillance ou de gardiennage, les membres du service d'ordre de certaines manifestations sportives, récréatives ou culturelles, ainsi que les agents de la SUGE et du GPSR se verraient reconnaître la faculté d'y procéder, du moins avec l'accord des personnes contrôlées.

L’alinéa 2 (1°) complète donc l’article 78-2-4 du code de procédure pénale relatif aux contrôles d’identité et aux visites des véhicules, diligentés par l’autorité administrative aux fins de « *prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens* », en permettant aux OPJ, ainsi qu’aux APJ et APJA placés sous leur responsabilité, de procéder à l’inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille, soit avec l’accord de leurs propriétaires, soit sur instruction du procureur de la République.

En complément, **l’alinéa 3 (2°)** insère des dispositions analogues à l’article 78-2-2, dans le cadre de l’exercice de la mission de police judiciaire, en permettant aux mêmes catégories d’agents d’opérer, sur réquisition du procureur et aux fins de recherche et de poursuite des actes de terrorisme, des faits de trafic de stupéfiants ou de certaines infractions graves, l’inspection visuelle et la fouille des bagages à main, avec ou sans le consentement de leurs propriétaires.

2. La position de la commission des Lois

La commission des Lois a adopté **un amendement du rapporteur pour avis** précisant, dans le cadre des contrôles d’identité de police administrative, quel est le procureur de la République compétent pour donner les instructions aux fins d’inspection visuelle et de fouille des bagages à défaut d’accord du possesseur. Les règles territoriales normales ne peuvent, en effet, s’appliquer correctement dans un train en mouvement. La compétence serait donc celle du **procureur compétent lors du prochain arrêt du train**, c’est-à-dire le représentant du ministère public susceptible d’avoir à connaître de l’affaire en cas de développement de celle-ci.

*

* *

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CL22 de M. Éric Ciotti et CL29 du rapporteur pour avis.

M. Pierre Morel-A-L’Huissier. L’article 78-2-4 du code de procédure pénale prévoit que les forces de l’ordre peuvent procéder à la visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public. Ces fouilles nécessitent l’accord du conducteur ou, à défaut, des instructions du procureur de la République. Afin de faire en sorte que la fouille des véhicules soit facilitée, nous proposons de supprimer les deux conditions que je viens de citer.

M. le rapporteur pour avis. Cette proposition constitue un cavalier législatif, la présente proposition de loi ne concernant que les transports publics de voyageurs et non les véhicules particuliers. Avis défavorable, donc.

L’amendement CL29 précise quant à lui quel est le procureur de la République compétent pour donner les instructions aux fins d’inspection visuelle

et de fouille des bagages à défaut d'accord du possesseur. En effet, s'agissant de contrôles réalisés à bord d'un train en déplacement, il peut s'avérer difficile de déterminer la compétence territoriale du procureur de la République susceptible d'autoriser une telle mesure. Nous proposons que, dans un tel cas, le procureur compétent soit celui du ressort dans lequel se situe le prochain arrêt du train.

La Commission rejette l'amendement CL22.

Puis elle adopte l'amendement CL29.

Elle émet ensuite un avis favorable à l'adoption de l'article 6 modifié.

Après l'article 6

La Commission est saisie de l'amendement CL2 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Cet amendement vise à permettre aux policiers et gendarmes de porter une arme en dehors du service : il s'agit en fait de pérenniser la mesure actuellement mise en œuvre dans le cadre de l'état d'urgence.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Cette mesure effectivement déjà prévue dans le cadre de l'état d'urgence se décide par voie réglementaire, et non législative.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CL1 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Cet amendement a le même objet que le précédent, mais vise les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Si les policiers et les gendarmes sont formés au maintien de l'ordre, il n'en est pas de même des agents des sociétés de transports en commun. Il serait donc *a priori* dangereux de les autoriser à porter une arme en dehors du service.

La Commission rejette l'amendement.

Elle en vient aux amendements CL34 et CL3 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. L'amendement CL34 vise à interdire l'accès à un réseau de transport public à toute personne qui refuserait de justifier de son identité ou de se prêter à une fouille en cas de contrôle par des agents habilités à cet effet.

L'amendement CL3 est un amendement de repli affirmant le principe selon lequel toute personne majeure empruntant un moyen de transport public de personnes doit être en mesure de justifier de son identité – car la mise en place de

portiques ne sera pas facile et les fraudeurs allèguent souvent d'une fausse identité.

M. le rapporteur pour avis. Ces amendements sont déjà satisfaits par le droit positif. L'article L. 2441-6 du code des transports prévoit que « toute personne qui contrevient aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public peut se voir enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits ou de quitter sans délai les espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public (...) ». La mise en œuvre de la mesure proposée pourrait avoir pour conséquence de faire descendre du véhicule des individus titulaires d'un titre de transport valable et ne troublant pas l'ordre public, ce qui relèverait de l'arbitraire et engagerait la responsabilité juridique de la compagnie ainsi que celle de l'agent.

La Commission rejette successivement les amendements CL34 et CL3.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur pour avis, elle rejette ensuite l'amendement CL5 de M. Philippe Goujon.

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

Si la « resquille » peut sembler de faible importance du point de vue individuel et n'appeler qu'une sanction limitée, son coût économique ne saurait être sous-estimé. Dans son rapport annuel, la Cour des comptes a évalué entre 5 % et 20 % la part des recettes commerciales ainsi perdues pour les opérateurs de transports publics urbains de voyageurs ⁽¹⁾. En 2012, **le Gouvernement a chiffré la perte à 300 millions d'euros pour la SNCF et à 100 millions d'euros pour la RATP**, ces ordres de grandeur demeurant stables d'année en année ⁽²⁾.

Les opérateurs publics ont élaboré des stratégies pour mettre un frein à ces comportements qui, outre l'incivisme qui les caractérise, obèrent leurs résultats financiers :

– la SNCF emploie à cette fin quelque **dix mille contrôleurs** également en charge de missions telles que la sécurité ferroviaire, l'information des voyageurs et la verbalisation d'autres infractions sanctionnées par la police des transports. Cependant, 1 600 d'entre eux ne mènent que des actions anti-fraude. L'entreprise sollicite des « équipes volantes » de son service interne de sécurité –

(1) *Rapport public annuel, 11 février 2015, p. 284.*

(2) *Réponse à la question parlementaire n° 29272 de M. Dominique Tian publiée au Journal officiel du 27 août 2013, p. 9125.*

la surveillance générale (SUGE) – qui renforcent ponctuellement les contrôleurs dans leurs missions. Par ailleurs, des **campagnes de communication ciblées** sont diligentées pour prévenir la falsification des titres de transport, l’usage injustifié de tarifs réduits ou l’échange de titres après voyage. Enfin, des **contrôles avant l’embarquement** peuvent avoir lieu dans les gares de départ, lorsqu’il est possible de contrôler l’accès au quai sans nuire à la bonne circulation des passagers ayant achevé leur voyage ;

– les types de fraude au titre de transport rencontrés à la RATP portent notamment sur l’utilisation d’une réduction non justifiée, le non-compostage ou l’absence de titre de transport. En raison de l’absence de contrôle automatique à la montée, le taux de fraude dans le réseau de surface (bus, tramway) pour un jour ouvrable est, en moyenne, deux fois plus important que dans le métro et plus encore par rapport au RER dans Paris *intramuros*. Afin de lutter contre ce phénomène, la RATP organise sa politique de lutte anti-fraude autour de deux axes majeurs : un système automatique performant à partir du passe *Navigo* et une **politique de contrôle itinérant** dans les zones à fort risque de fraude, soit environ 140 points prioritaires en Île-de-France. Enfin, les campagnes de communication contre les incivilités incluent une dimension de lutte contre la fraude.

Il ressort des auditions auxquelles a procédé votre rapporteur pour avis que les comportements frauduleux se fondent désormais sur un **calcul économique**. Il ne s’agit pas, contrairement aux idées reçues, de personnes qui empruntent les transports publics sans ticket au motif que le prix serait prohibitif au regard de leurs ressources. Quoique répréhensible, cette attitude pourrait susciter une forme de sympathie, mais sa réalité ne résiste pas aux multiples dispositifs de réduction – voire de gratuité – dont bénéficient précisément les personnes en difficulté ⁽¹⁾. **La fraude dans les transports relève davantage d’un choix délibéré fondé sur un véritable bilan coûts/avantages : si la probabilité de subir un contrôle est limitée et si le montant de la contravention associée ne présente pas un caractère dissuasif, une analyse strictement rationnelle permet de conclure à l’opportunité de la prise de risque.** Pour ceux qui doutent de parvenir à équilibrer par les sommes économisées le montant des contraventions acquittées, des « mutuelles de fraudeurs » constituées sur internet se chargent même, en échange d’une cotisation modique, de financer le paiement des amendes ⁽²⁾. Une économie parallèle s’est ainsi organisée au détriment des transporteurs : pourquoi acheter ses billets quand il est possible, pour une fraction de la même somme, de voyager sans ticket et sans risque ?

(1) La RATP propose par exemple un « forfait gratuit transport » qui permet aux bénéficiaires du revenu de solidarité active et de l’allocation spécifique de solidarité de voyager gratuitement dans l’ensemble de ses six zones. En outre, les collectivités territoriales proposent souvent des tarifs particulièrement réduits pour les publics en difficulté sur les lignes ferroviaires régionales.

(2) L’article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse indique bien qu’il « est interdit d’ouvrir ou d’annoncer publiquement des souscriptions ayant pour objet d’indemniser des amendes (...) sous peine de six mois d’emprisonnement et de 45 000 euros d’amende, ou de l’une de ces deux peines seulement. » Mais il ne concerne que les amendes consécutives à une condamnation judiciaire en matière criminelle et correctionnelle.

Afin de restaurer l'équilibre économique des transporteurs publics et de rappeler à chacun la nécessité de se conformer aux lois, le **titre 2** de la proposition de loi prévoit deux articles 8 et 9 relatifs à la lutte contre la fraude dans les transports publics de voyageurs. Ils sont précédés d'un article 7 harmonisant le régime de la répression de la « vente à la sauvette » pour des raisons tenant également au respect des règles mais aussi à la simplification du droit.

Article 7

(art. L. 2241-1 du code des transports)

Harmoniser le régime répressif de la « vente à la sauvette »

La « vente à la sauvette » est « le fait, sans autorisation ou déclaration régulière, d'offrir, de mettre en vente ou d'exposer en vue de la vente des biens ou d'exercer toute autre profession dans les lieux publics en violation des dispositions réglementaires sur la police de ces lieux. »⁽¹⁾ Jusqu'à 2011, elle était passible, sur le fondement de dispositions réglementaires, d'une contravention de quatrième classe d'un montant maximal de 750 euros. Au cours des années 2000, cette peine a cependant été jugée insuffisamment dissuasive, d'une part par les services de police, d'autre part par un certain nombre d'organisateur de manifestations sportives, culturelles ou commerciales, qui ont fait état d'un accroissement des incidents et troubles à l'ordre public générés par des « vendeurs à la sauvette » agissant le plus souvent en groupe et parfois de manière agressive, dans le centre des villes ou aux abords des salles de concert ou d'exposition. Le législateur a finalement décidé, en 2011, de correctionnaliser l'infraction pour la réprimer de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 euros.

Cette évolution législative a cependant laissé subsister un régime répressif réglementaire particulier. L'article 85 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, prévoit que « toute exploitation commerciale ou toute distribution d'objets quelconques, à titre professionnel, dans les cours ou bâtiments de gares ne peut être exercée ou effectuée qu'en vertu d'un titre d'occupation du domaine public ferroviaire ». La violation de cette prescription est sanctionnée d'une contravention de cinquième classe, ne pouvant excéder 1 500 euros⁽²⁾. Les agents de contrôle et de sécurité ferroviaire, qui peuvent constater par procès-verbaux « les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé » en application de l'article L. 2241-1 du code des transports, sont chargés de la bonne application de cette disposition.

Le droit positif est donc doublement insatisfaisant. En effet, avant la loi du 14 mars 2011, la « vente à la sauvette » était réprimée d'une contravention de

(1) Article 51 de la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, codifié à l'article 446-1 du code pénal.

(2) Article 80-9 du décret précité.

quatrième classe et, dans les gares où l'entrave à la circulation doit être plus fermement dissuadée, d'une contravention de cinquième classe. Or l'infraction, malgré son caractère désormais délictuel, est maintenant susceptible d'être moins sévèrement réprimée dans les gares eu égard à la persistance du régime réglementaire précité.

Par ailleurs, les agents de la force publique appliquent le code pénal tandis que les services ferroviaires font respecter les règlements de police ferroviaire. Il en ressort qu'une « vente à la sauvette » pratiquée dans une gare pourra être de nature délictuelle si elle est réprimée par la police ou par la gendarmerie, mais simplement contraventionnelle si elle fait l'objet d'un procès-verbal dressé par un agent ferroviaire. Une infraction se caractérise pourtant par elle-même ; elle ne change pas de nature en fonction de celui qui la constate.

L'article 7 de la proposition de loi, afin de lever toute ambiguïté, **autorise explicitement les agents assermentés de l'exploitant du service de transport** ⁽¹⁾ **à constater par procès-verbal le délit de vente à la sauvette** prévu par le code pénal. Il appartiendra au Gouvernement de prononcer, en conséquence, l'abrogation des dispositions concernées du décret du 22 mars 1942.

*

* *

La Commission examine l'amendement CL6 de M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. Cet amendement vise à permettre aux agents chargés de la sécurité dans les transports de constater, outre le délit de vente à la sauvette prévu par l'article L. 446-1 du code pénal, le délit d'usurpation d'identité prévu à l'article L. 226-4-1 du même code.

M. le rapporteur pour avis. Si cet amendement est intéressant, il est matériellement inapplicable, les agents concernés ne disposant d'aucun moyen de détecter une usurpation d'identité en temps réel. Ils n'ont en effet pas accès aux fichiers de police et ne peuvent diligenter aucune enquête pour établir de manière instantanée le caractère frauduleux des déclarations qui leur sont faites ou des pièces d'identité qui leur sont soumises.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 7 sans modification.

(1) Les autres personnes visées par l'article L. 2241-1 du code des transports seraient également concernées. Il s'agit des fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports, des agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire et des agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé.

Article 8

(art. L. 2242-6 du code des transports)

Ramener de dix à cinq le nombre de fraudes nécessaires à la constitution du « délit d'habitude »

1. Le dispositif de lutte contre la fraude

Bien que les opérateurs de services de transports s'engagent résolument dans la lutte contre les comportements frauduleux, leurs actions ne recueillent pour l'heure qu'un succès limité. En effet, constater une fraude n'équivaut pas à identifier le fraudeur et à entrer en voie de répression à son endroit.

Le droit français prévoit un dispositif de police spécifique aux transports publics depuis la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, dont les dispositions ont été codifiées aux articles L. 2241-1 à L. 2242-8 du code des transports. Les modalités d'application des sanctions sont réglées par les articles 529-3 à 529-6 du code de procédure pénale.

Lorsqu'un contrôle fait apparaître qu'un voyageur n'est pas en possession d'un titre de transport valide, un procès-verbal est dressé. Le contrevenant fait l'objet d'une amende pénale augmentée, le cas échéant, du prix du billet correspondant à son voyage⁽¹⁾. Dans le cadre de sa politique de dissuasion de la fraude, la SNCF a récemment augmenté les montants des amendes en question : 50 euros pour les trajets inférieurs à 150 kilomètres (contre 35 euros précédemment) et 50 euros en plus du prix du billet au-delà (contre 25 euros auparavant). Par ailleurs, une sanction de 143 euros est prévue en cas de fraude avérée – falsification de billet ou de titre de réduction notamment.

Conformément à l'article 529-3 du code de procédure pénale, l'action publique s'éteint par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant, c'est-à-dire si l'auteur de l'infraction consent à s'acquitter de la somme demandée soit immédiatement, soit dans les deux mois à compter de la constatation de l'infraction⁽²⁾. Une fois ce délai expiré, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le contrevenant devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée⁽³⁾ recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public. Il convient de relever que les montants liés au prix du billet sont alors perdus pour l'opérateur et, en cas de recouvrement, versés au budget de l'État.

S'il juge l'infraction non constituée ou s'il entend plaider sa cause, l'usager dispose d'un même délai de deux mois à compter de la constatation de

(1) Le prix du billet est alors calculé au tarif maximum, sans application des réductions auxquelles le contrevenant aurait valablement pu prétendre s'il l'avait acheté au préalable.

(2) L'article 529-4 du code de procédure pénale prévoit que le montant demandé est alors majoré des frais de dossier occasionnés par la procédure, que la SNCF fixe à 38 euros et la RATP à 30 euros.

(3) Suivant l'infraction et l'opérateur, l'amende est alors portée à 180 euros ou à 375 euros.

l'infraction pour formuler « une protestation auprès du service de l'exploitant ⁽¹⁾ ». En cas de désaccord persistant, la juridiction de proximité est compétente pour connaître du litige.

2. Un droit insuffisamment dissuasif

Les opérateurs de transports publics se heurtent à deux obstacles dans leur lutte contre les comportements frauduleux. D'une part, il leur est difficile de s'assurer de l'identité du contrevenant, ce qui justifie les évolutions prévues à l'article 9 de la proposition de loi. D'autre part, **la faiblesse des montants en cause et la probabilité restreinte de subir un contrôle sur certaines lignes incitent les contrevenants à tenter leur chance dans un jeu dont ils sont mathématiquement assurés, ou presque, de sortir gagnants**. Au-delà de simples démarches individuelles, de véritables stratégies collectives s'organisent sur internet pour mutualiser les amendes, fournir une assurance à leurs membres et formuler des conseils pratiques : « *Dans le métro parisien, des militants qui prônent la gratuité des transports, proches des milieux d'extrême gauche, se sont organisés depuis quelques années en mutuelles informelles de fraudeurs. Chaque membre verse au pot commun une modeste contribution afin de participer à un fonds. Dans le métro, on saute par-dessus le portillon et, en cas de contrôle, le fraudeur paie. Mais se fait rembourser par le collectif. Comme toute bonne assurance, les mutuelles de fraudeurs excluent du contrat les comportements jugés à risque : l'amende récoltée à Châtelet à une heure de pointe ne sera pas prise en compte.* » ⁽²⁾

Certes, ces comportements ont déjà attiré l'attention du législateur qui a renforcé l'arsenal répressif. L'article 50 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne, aujourd'hui codifié à l'article L. 2242-6 du code des transports, a institué le **délit dit de « fraude d'habitude »** : « *Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait de voyager, de manière habituelle, dans une voiture sans être muni d'un titre de transport valable. L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions pour avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété, qui n'ont pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.* »

La constitution du délit réclame donc la réunion de quatre conditions :

- que le fraudeur soit verbalisé plus de dix fois ;
- que les procès-verbaux correspondants soient concentrés sur une période de douze mois ;

(1) Article 529-5 du code de procédure pénale.

(2) Le magazine du Monde, « Les voyageurs fraudent en équipe », 13 septembre 2013.

– qu’au moins dix des contraventions en cause ne fassent pas l’objet d’un règlement ;

– que l’auteur des infractions soit correctement identifié dans chaque procès-verbal.

Les fraudeurs rationnels et organisés ont donc peu à craindre de l’incrimination délictuelle. À supposer qu’ils ne livrent pas une fausse identité lors des contrôles, il leur suffit de tenir une simple comptabilité pour, sur une période de douze mois, ne jamais laisser impayées plus de dix contraventions en même temps. De surcroît, la nécessité de vérifier les fichiers et de croiser les informations ne permet pas de constater sur place le flagrant délit : il n’est donc pas possible d’envisager une comparution immédiate. Sans surprise, les tribunaux correctionnels n’ont que rarement l’occasion de juger un prévenu sur le fondement de l’article L. 2242-6 du code des transports : d’après les informations recueillies par votre rapporteur pour avis, **quelques centaines de condamnations seulement sont prononcées chaque année alors que la SNCF estime à 22 000 le nombre de contrevenants concernés par le délit d’habitude.**

LES CONDAMNATIONS SUR LE FONDEMENT DE LA « FRAUDE D’HABITUDE »

Année	Condamnations	Condamnations à une peine de prison	Condamnations à une peine de prison ferme	Quantum moyen de la peine de prison ferme (en mois)	Montant moyen de l’amende
2010	406	231	108	1,8	377 €
2011	490	268	118	2	393 €
2012	719	404	173	1,8	355 €
2013	738	391	158	1,9	365 €
2014	710	370	155	2	321 €

Source : Ministère de la Justice.

Afin de restaurer tant l’efficacité que le caractère dissuasif de la loi pénale, **l’article 8 de la proposition de loi ramène de dix à cinq le nombre de contraventions requises sur une période de douze mois pour entraîner la constitution du délit de « fraude d’habitude ».**

*

* *

La Commission est saisie des amendements identiques CL7 de M. Philippe Goujon et CL13 de M. Gérard Darmanin.

M. Philippe Goujon. La proposition de loi procède à une modification bienvenue en ramenant de dix à cinq le nombre d’infractions caractérisant le délit

d'habitude de fraude. L'amendement CL7 suggère d'aller plus loin en abaissant le seuil non pas à cinq, mais à trois fraudes constatées.

M. Daniel Gibbes. Il s'agit de combattre le sentiment d'impunité qui anime les fraudeurs.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Le sentiment d'impunité est déjà combattu par le texte, qui divise par deux le seuil constitutif de l'habitude de fraude. Certes, on peut toujours chercher à aller plus loin, mais il me semble que le texte actuel est raisonnable et qu'il serait disproportionné de considérer que trois fraudes constatées dans l'année font de l'usager un délinquant.

La Commission rejette les amendements.

Elle examine ensuite l'amendement CL17 de M. Gérard Darmanin.

M. Daniel Gibbes. Cet amendement vise à décourager les fraudeurs d'habitude, qui estiment que voyager sans titre de transport, au risque de se voir dresser parfois une amende, reste plus rentable que de voyager en règle.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable. Il n'est pas possible de conserver une trace des contraventions acquittées dans la mesure où la transaction fait disparaître l'infraction : le contrevenant acquittant à la fois le montant de l'amende et le prix du billet dont il aurait dû être muni, il est en règle dès lors qu'il s'acquitte sur le champ des sommes qui lui sont demandées. Même le bulletin numéro 2 du casier judiciaire ne tient pas le décompte des condamnations pour des peines contraventionnelles : seul le fait le bulletin numéro 1, qui n'est consultable que par l'autorité judiciaire et qu'il n'est pas envisageable de rendre accessible aux agents de la SNCF ou de la RATP.

La Commission rejette l'amendement.

Elle émet ensuite un avis favorable à l'adoption de l'article 8 sans modification.

Article additionnel après l'article 8

(art. L. 2241-2 du code des transports)

Sanction pénale en cas de violation de l'obligation de demeurer à la disposition des agents de contrôle

Lorsque des agents assermentés de l'exploitant du service de transport constatent une infraction mais que le contrevenant refuse de justifier de son identité, le code des transports et le code de procédure pénale indiquent que **seul l'officier de police judiciaire, immédiatement alerté, peut ordonner que le contrevenant soit retenu** afin que soit procédé à une vérification d'identité. En cas d'ordre négatif ou de silence prolongé, le contrevenant ne peut être retenu contre son gré. Il est cependant, aux termes de l'article L. 2241-2 du code des transports, « tenu de demeurer à la disposition » des agents de contrôle. Mais cette

obligation n'est assortie d'aucune sanction ; il arrive dans la pratique que des contrevenants décident de partir avant que la communication ait abouti, sans que rien ne soit possible pour les contraindre à patienter.

Cette situation juridique d'impunité est source d'une grande lassitude chez les personnels des entreprises de transport, qui réclament le pouvoir de retenir un contrevenant le temps du déroulement de la procédure. Cependant, il est peu probable que les normes constitutionnelles et conventionnelles permettent l'institution d'une telle forme de rétention à la suite d'une simple contravention.

À l'initiative du rapporteur pour avis, la commission des Lois a proposé de résoudre cette difficulté en précisant que **le manquement à l'obligation de demeurer à la disposition du contrôleur pendant qu'il rend compte à un officier de police judiciaire constitue un délit** réprimé de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. Un cas de fuite serait alors un délit flagrant, permettant de mettre en œuvre des mesures coercitives à l'encontre de l'auteur de l'infraction.

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CL30 rectifié du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement vise à remédier à une difficulté. Lorsque des agents assermentés de l'exploitant du service de transport constatent une infraction par voie de procès-verbal mais que le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, seul l'officier de police judiciaire territorialement compétent, immédiatement alerté, peut ordonner que le contrevenant soit retenu afin que soit procédé à une vérification d'identité. Or, l'OPJ n'est pas toujours joignable instantanément. Il est donc proposé de créer un nouveau délit, constitué par le manquement à l'obligation de demeurer à la disposition du contrôleur pendant qu'il rend compte à un OPJ. Un cas de fuite serait alors un délit flagrant, permettant de mettre en œuvre des mesures coercitives à l'encontre de l'auteur de l'infraction.

La Commission adopte l'amendement.

Article additionnel après l'article 8

(art. L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports ; art. L. 113 et L. 166 E [nouveau] du livre des procédures fiscales)

Instaurer un droit de communication entre transporteurs et administrations pour limiter la fraude

Alors que les entreprises publiques de transport ont récemment fait état de leur volonté de lutter plus efficacement contre la fraude, notamment en rehaussant le montant des amendes encourues en cas d'infraction, certains contrevenants ont

imaginé une garantie assurantielle pour diminuer les risques financiers consécutifs à cette pratique. Des « mutuelles de fraudeurs », souvent organisées au moyen d'internet ou d'applications pour téléphones, permettent de limiter les probabilités d'un contrôle et, par conséquent, d'une sanction. Certaines de ces « mutuelles » édictent de véritables conditions et exclusions de garantie, par exemple en refusant de couvrir les amendes délivrées dans les stations de métro les plus fréquentées de Paris aux heures de pointe.

Ces comportements inciviques sont éminemment préjudiciables aux comptes des entreprises publiques de transport. En conséquence, un **amendement du rapporteur pour avis**, adopté par la commission des Lois, a proposé d'étendre l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, qui **prohibe l'ouverture de souscriptions publiques ayant pour objet d'indemniser des amendes** prononcées par la justice en matière criminelle et correctionnelle, aux cas des amendes contraventionnelles prévues par la police des transports. Le gestionnaire d'une « mutuelle de fraudeurs » s'expose alors à une peine de six mois d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

*

* *

La Commission examine l'amendement CL31 du rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement vise à compléter l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, afin de sanctionner les mutuelles de fraudeurs, auxquelles il est désormais possible d'adhérer *via* internet pour une cotisation modique pour se couvrir contre le risque d'amende pour avoir circulé sans titre de transport valable.

La Commission adopte l'amendement.

Après l'article 8

La Commission est saisie de l'amendement CL14 de M. Pierre Morel-A-L'Huissier.

M. Pierre Morel-A-L'Huissier. Cet amendement prévoit que lorsqu'un voyageur n'est pas en mesure de présenter un titre de transport valide, les agents de contrôle sont habilités à demander au contrevenant de justifier de son identité et, en cas de refus qu'ils peuvent faire appel aux forces de police.

M. le rapporteur pour avis. Avis défavorable pour les raisons déjà exposées.

La Commission rejette l'amendement.

Article 9

(art. L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports ; art. L. 113 et L. 166 E [nouveau] du livre des procédures fiscales)

Instaurer un droit de communication entre transporteurs et administrations pour limiter la fraude

1. Une situation juridique qui provoque une fraude massive

Avec la faiblesse des sanctions associées, la difficulté à établir l'identité du contrevenant constitue le second obstacle à la mise en œuvre d'une politique efficace de lutte contre la fraude. L'article L. 2241-2 du code des transports et l'article 529-4 du code de procédure pénale autorisent certes les agents des opérateurs de transports publics à relever les identités des contrevenants. Mais ceci suppose la bonne foi de ces derniers et l'acceptation de se soumettre au relevé de son identité. Tel n'est pas le cas puisque les taux de recouvrement enregistrés en France s'avèrent particulièrement faibles – de l'ordre de 15 % à la RATP.

Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, le contrôleur en rend compte immédiatement, par tout moyen, à un officier de police judiciaire territorialement compétent de la police nationale ou de la gendarmerie nationale, qui peut lui ordonner de lui présenter la personne sur-le-champ ou de la retenir jusqu'à son arrivée sur les lieux. **À défaut de cet ordre, le contrevenant ne peut être retenu** et peut donc librement quitter les lieux. Cette hypothèse est peu fréquente dans la mesure où les individus manifestant une telle insoumission commettent fréquemment d'autres actes répréhensibles qui justifient de les retenir⁽¹⁾, mais elle n'est pas non plus absolument exceptionnelle.

Il est plus fréquent, en revanche, que le contrevenant livre au contrôleur une fausse identité. Certes, il s'agit d'un délit puni de 3 750 euros d'amende⁽²⁾ et peu nombreux sont les citoyens, heureusement, qui se déplacent en possession de documents contrefaits. Toutefois, la SNCF considère que **plus de 40 % des contrôles donnent lieu à des déclarations partiellement fausses**. Il suffit au contrevenant de fournir un passeport ou une carte nationale d'identité établi antérieurement à un déménagement : les informations patronymiques et photographiques sont alors correctes, mais le courrier contenant la contravention ne pourra être distribué à l'adresse indiquée de sorte que le contrôle sera classé sans suite.

Pour donner aux opérateurs la possibilité de lutter contre ce moyen particulier de fraude, **l'article 9 de la proposition de loi instaure un droit de communication auprès des administrations publiques afin de faciliter la recherche des adresses des contrevenants**. En effet, il est facile de disposer des coordonnées d'une personne dès lors que sont connus ses nom, prénoms, date et lieu de naissance.

(1) On peut notamment penser aux délits d'outrage ou de rébellion (articles 433-5 et 433-6 du code pénal).

(2) Article L. 2242-5 du code des transports.

2. Des modalités pratiques parfaitement définies

La loi reconnaît déjà à des autorités administratives le droit de se voir communiquer, sous certaines conditions et pour une finalité en lien avec leurs missions, des informations personnelles contenues dans des fichiers détenus par des personnes publiques ou privées. Ce droit de communication déroge à deux principes de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés qui visent à garantir le respect de la vie privée dans le traitement de données personnelles :

— d'une part, au principe de finalité en vertu duquel les données sont collectées « pour des finalités déterminées, explicites et légitimes et ne sont pas traitées ultérieurement de manière incompatible avec ces finalités (...) » ⁽¹⁾ ;

— d'autre part, au principe d'information des personnes dont les données sont collectées ⁽²⁾. Celles-ci doivent normalement être informées de la finalité du traitement, des destinataires des données, du caractère obligatoire ou non de la collecte, ainsi que des modalités d'exercice des droits d'opposition, d'accès et de rectification.

La jurisprudence du Conseil constitutionnel et la doctrine de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) ont précisé les conditions requises pour concilier droit de communication et respect du droit à la vie privée.

Le Conseil constitutionnel considère, de manière constante, que l'établissement d'un droit de communication doit être assorti d'une obligation de motivation et de restrictions au regard de la nature et de l'ancienneté des données concernées ⁽³⁾.

La CNIL estime que lorsqu'un texte législatif « *autorise expressément des administrations, collectivités publiques ou organismes publics à demander communication pour des opérations de contrôle d'informations nominatives, les organismes privés ou publics sont tenus de donner une suite favorable à ces demandes sous réserve du respect des conditions suivantes :*

— *les demandes doivent être ponctuelles et motivées ;*

— *elles doivent porter uniquement sur des informations individuelles et nominatives ;*

(1) Article 6 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

(2) Article 39 de la loi précitée du 6 janvier 1978.

(3) Décision n° 92-316 DC du 20 janvier 1993, Loi relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques.

— elles ne doivent pas conduire à la communication ou à la transmission de fichiers ou de sous-ensembles de fichiers, ou bien encore à l'organisation d'interconnexions »⁽¹⁾.

Le droit de communication est aujourd'hui reconnu à de nombreuses autorités administratives pour mener à bien des missions expressément mentionnées dans la loi⁽²⁾.

3. Le dispositif de la proposition de loi

Votre rapporteur pour avis souligne que les opérateurs de transports publics entretiennent déjà des relations avec la CNIL dans le cadre de la gestion des fichiers relatifs à la « fraude d'habitude »⁽³⁾.

Les **alinéas 1^{er} à 5** créent un nouvel article L. 2241-2-1 au sein du code des transports pour autoriser les opérateurs à demander aux administrations publiques les informations et renseignements nécessaires à l'acquittement des sommes réclamées à la suite d'un contrôle. Le recours à la loi permet de lever le secret professionnel tandis que la limitation de cette procédure aux agents disposant d'une habilitation *ad hoc*, par ailleurs regroupés dans une structure unique et commune à l'ensemble des exploitants concernés, prévient tout risque d'utilisation malveillante des données collectées. Celles-ci ne pourront d'ailleurs comprendre que l'état civil et l'adresse des contrevenants, ne seront utilisés à d'autre fin que le recouvrement, et ne devront pas être cédées à des tiers. Un décret en Conseil d'État précisera les conditions d'exercice du droit de communication.

Les **alinéas 6 à 11** prévoient une procédure similaire au sein du livre des procédures fiscales par la création d'un nouvel article L. 166 E au sein du paragraphe relatif aux dérogations au secret professionnel en matière fiscale. Il opère également les coordinations nécessaires. La loi n° 2014-617 du 13 juin 2014 relative aux comptes bancaires inactifs et aux contrats d'assurance vie en déshérence a cependant déjà prévu la création, au 1^{er} janvier 2016, d'un article L. 166 E. Il conviendra donc de modifier en conséquence l'article 9 de la proposition de loi.

(1) Commission nationale de l'informatique et des libertés, délibération n° 82-02 du 2 février 1982 portant adoption d'un conseil relatif à la communication à des tiers des renseignements d'ordre nominatif figurant dans les fichiers d'EDF et de GDF.

(2) On peut évoquer, par exemple, le droit de communication reconnu aux agents des organismes de sécurité sociale à l'article L. 114-19 du code de la sécurité sociale, ou les prérogatives reconnues aux services fiscaux par les articles L. 81 et suivants du livre des procédures fiscales.

(3) La Commission nationale de l'informatique et des libertés a encadré les modalités de constitution et de consultation de ces données dans sa délibération n° 2013-275 du 26 septembre 2013 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des infractions à la police des services publics de transports terrestres (autorisation unique n° 12).

4. La position de la commission des Lois

La commission des Lois a adopté un **amendement du président Jean-Jacques Urvoas** destiné à assurer la compatibilité du dispositif avec les dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

L'article 9 de la proposition de loi ne mentionne pas si la loi « *Informatique et libertés* » est applicable au fichier de données personnelles qu'il propose de créer. Sa rédaction laisse supposer une réponse négative : le fichier repose en effet sur un décret en Conseil d'État alors que l'article 26 de la loi dispose que les fichiers « qui ont pour objet la prévention, la recherche, la constatation ou la poursuite des infractions pénales ou l'exécution des condamnations pénales » sont créés par simple arrêté. Si la loi déroge sur le point de la création, il est à craindre qu'elle déroge sur tous les autres, notamment sur les modalités de contrôle du fichier en question.

Une telle option apparaît malvenue dans une perspective de protection des droits fondamentaux et des libertés publiques. Rien ne justifie que les actions des transporteurs publics pour identifier les fraudeurs s'inscrivent à l'extérieur d'un cadre légal par ailleurs unanimement reconnu comme performant et adapté.

En conséquence, la commission des Lois a proposé de **soumettre explicitement le fichier créé à l'article 9 aux prescriptions de la loi « *Informatique et libertés* »**. Cette modification a notamment pour conséquence :

— la consultation obligatoire de la CNIL sur la rédaction du décret en conseil d'État portant autorisation de constitution (cette exigence étant maintenue de préférence à un simple arrêté),

— le contrôle de cette même CNIL sur les modalités d'utilisation du fichier,

— l'application de sanctions administratives et pénales en cas de violation constatée des obligations du gestionnaire du fichier,

— l'obligation pour le gestionnaire des données d'assurer leur protection face aux tiers,

— la limitation de la durée de conservation des informations recueillies.

*

* *

La Commission examine l'amendement CL38 du président.

M. le président. L'article 9 de la proposition de loi ne mentionne pas si la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés est applicable au fichier de données personnelles qu'il propose de créer. Sa rédaction

laisse entendre que non, ce qui paraît malvenu dans une perspective de protection des droits fondamentaux et des libertés publiques : rien ne justifie que les actions des transporteurs publics pour identifier les fraudeurs s'inscrivent à l'extérieur d'un cadre légal, par ailleurs unanimement reconnu comme performant et adapté.

En conséquence, le présent amendement propose de soumettre explicitement le fichier créé à l'article 9 aux dispositions de la loi « Informatique et libertés ». Il aura notamment pour conséquence la consultation obligatoire de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) sur la rédaction du décret en Conseil d'État portant autorisation de constitution, le contrôle de cette même CNIL sur les modalités d'utilisation du fichier, et l'application de sanctions administratives et pénales en cas de violation constatée des obligations du gestionnaire du fichier.

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

*Elle émet ensuite un avis **favorable** à l'adoption de l'article 9 **modifié**.*

*

* *

Après l'article 9

La Commission examine l'amendement CL15 de M. Gérald Darmanin.

M. Daniel Gibbes. Cet amendement vise à adapter la législation pénale aux évolutions des méthodes des contrevenants pour renforcer le dispositif de lutte contre la fraude dans les transports. Il prévoit ainsi de créer un nouveau délit afin de lutter contre les mutuelles qui incitent à la fraude en promettant de payer l'amende en lieu et place des contrevenants, moyennant une cotisation mensuelle.

M. le rapporteur pour avis. Cet amendement est satisfait par l'amendement CL31 adopté précédemment.

*La Commission **rejette** l'amendement.*

*

* *

M. Philippe Goujon. J'aimerais formuler une observation générale. Le texte que nous venons d'examiner est utile et opportun – on ne voit d'ailleurs pas bien pourquoi son examen, initialement prévu il y a quatre semaines, a été reporté, puisque peu d'éléments supplémentaires lui ont été apportés après les attentats –, et nous allons, bien sûr, le voter. Mais je regrette que, alors que notre groupe a fourni un travail approfondi, rencontrant nombre d'opérateurs, et malgré l'état d'esprit ouvert et unitaire qui est censé nous animer tous, aucun de nos

amendements n'ait été adopté. Le rapporteur a simplement consenti à dire que certains d'entre eux étaient satisfaits, ou prétendument satisfaits... C'est d'autant plus dommage que nombre d'éléments de ce texte essentiel sont issus de propositions que nous formulons depuis bien longtemps, ici reprises – et c'est tant mieux ! – par la majorité et le Gouvernement.

M. Guillaume Larrivé. Au nom du groupe Les Républicains et à la suite de Philippe Goujon, je regrette vivement, en particulier, le rejet de l'amendement CL35.

Cet amendement visait à répondre à une attente très forte des opérateurs de transport et de la présidente de la RATP elle-même qui, lorsque le président Christian Jacob, Éric Ciotti et moi l'avons reçue, a appelé l'attention du législateur sur la nécessité de munir les opérateurs d'outils permettant de lutter contre l'infiltration d'individus très dangereux, radicalisés, présentant une menace grave pour l'ordre public, et qu'il faut donc absolument écarter de certains postes, comme ceux de conducteur de métro et d'agent de surveillance.

Nous ne comprenons pas pourquoi cet amendement a été rejeté. Nous nous efforçons depuis des mois, et plus encore depuis quelques semaines, de faire avec vous un bout de chemin en matière opérationnelle, concrète, pour mieux protéger nos concitoyens ; mais dès que nous formulons une proposition efficace, réfléchie, sérieuse, juridiquement solide – sa rédaction est sans doute perfectible mais n'est-ce pas l'objet de la navette ? –, vous l'écartez ! Nous ne pouvons que le regretter s'agissant d'un sujet aussi essentiel.

M. le rapporteur pour avis. Il est faux de dire que vos amendements n'ont pas été pris en considération : dans la plupart des cas, nous avons adopté des rédactions similaires et la plupart de vos demandes ont été satisfaites. En voici la preuve s'agissant des quatre principales.

En ce qui concerne les mutuelles de fraudeurs tout d'abord, notre amendement ne se distingue du vôtre que par le *quantum* de la peine sanctionnant la création d'un collectif de fraudeurs : six mois d'emprisonnement, quand vous proposiez cinq ans. Vous avez donc été entendus.

S'agissant ensuite du port d'armes, vous souhaitiez autoriser policiers et gendarmes à porter leur arme de service dans les transports en commun en dehors de leurs heures de service. Cet amendement est satisfait – et ces mots ne sont pas une simple formule : il a été annoncé au lendemain des attentats du 13 novembre que la mesure serait mise en œuvre par voie de circulaire, au-delà du seul cadre de l'état d'urgence puisqu'elle pourra être prolongée. Cela confirme qu'elle est d'ordre réglementaire et non législatif.

Troisièmement, vous proposiez d'interdire l'accès aux trains à toute personne qui refuserait de se prêter à une fouille. C'est précisément le sens de l'un de mes amendements, qui a été adopté.

Enfin, vous n'étiez pas là lorsque nous en avons discuté, monsieur Larrivé, mais...

M. Guillaume Larrivé. J'étais en séance publique pour poser une question au Gouvernement, et il est assez difficile d'être à la fois au four et au moulin ! Cela tient à l'organisation de nos travaux.

M. le rapporteur pour avis. Ne prenez pas mal ma remarque. Elle n'avait rien d'une accusation. Simplement, comme vous n'étiez pas là, je me permets de répéter mes arguments pour que vous en preniez connaissance.

Votre amendement CL35 était intéressant et utile, compte tenu de l'actualité, des inquiétudes qui se sont exprimées et, comme vous l'avez dit, des demandes formulées par la RATP et par la SNCF. Mais il aurait débouché sur la délivrance d'une habilitation à plus de 200 000 agents, ce qui paraissait démesuré. Par mon amendement CL27, qui a été adopté, je proposais un criblage plus précis, avec l'accord de la SNCF et de la RATP elles-mêmes : il s'agissait d'étendre la possibilité d'enquêtes administratives à certaines fonctions sensibles – aiguilleur, chargé de la sécurité des systèmes d'information ou conducteur d'engins – sur demande de l'opérateur. Votre amendement aurait pu avoir pour conséquence de soumettre à une enquête administrative le recrutement du guichetier qui vend les billets : est-ce bien nécessaire ?

M. Guillaume Larrivé. Oui !

M. le rapporteur pour avis. Dans ce cas, c'est une divergence de fond qui nous oppose. Je ne suis pas favorable à ce que l'on soumette à habilitation des centaines de milliers, voire des millions de Français. Le ministère de l'Intérieur ne pourrait d'ailleurs pas absorber une telle masse de travail et risquerait un engorgement que nous voulons précisément éviter. Si l'on va par-là, de nombreuses professions devront être soumises à habilitation. Ce n'est pas la société que nous souhaitons.

M. Guillaume Larrivé. Il existe deux différences majeures entre l'amendement CL27 et ce que nous proposons. La première est purement formelle : elle concerne le champ des personnels à habiliter, qu'il incombera en réalité au Gouvernement de définir puisque l'amendement renvoie à un décret en Conseil d'État. En revanche, la seconde, essentielle, nécessitera que votre texte soit corrigé au cours de la navette. Elle porte sur les modalités de retrait de l'habilitation. Aux termes de votre amendement, seuls le recrutement et l'affectation peuvent être subordonnés à une habilitation, alors que le nôtre en permettait le retrait afin que la mesure puisse s'appliquer au stock, et non au seul flux des nouveaux agents. Il faudra donc absolument améliorer la rédaction pour que le dispositif soit pertinent et efficace.

M. Gilles Savary. Je voudrais rassurer nos collègues de l'opposition. En rédigeant le texte, nous n'avons obéi à aucun esprit de système : loin de chercher à contredire par principe leurs positions, nous nous en sommes beaucoup inspirés

sur divers points, s'agissant d'un sujet délicat qui doit nous rassembler autant que possible.

Gardons-nous, au demeurant, de laisser croire à nos concitoyens que des mesures législatives suffiront pour approcher le « risque zéro » dans les transports. Il faudra aussi mobiliser beaucoup de moyens, d'abord financiers, pour pouvoir recruter des personnels supplémentaires et installer des dispositifs – même si nous ne partons pas de rien : il y a déjà 510 caméras dans la seule gare du Nord, surveillée jour et nuit, et nombre de gares françaises sont déjà équipées. Toutefois, cela n'a pas empêché les agressions.

J'aimerais répondre précisément à nos collègues sur plusieurs points afin de leur montrer que nous ne divergeons pas quant au fond.

Vous proposez d'abaisser de dix à trois le nombre de récidives permettant de caractériser le délit d'habitude en matière de fraude. En cas de recours, une telle mesure serait très certainement invalidée pour non-respect du principe de proportionnalité. En effet, on a vite fait de récidiver trois fois en douze mois : un jour on a oublié son titre de transport, un autre jour on prend très vite le train sans ticket parce que le temps manque, une autre fois la machine s'enraye. Le chiffre de cinq récidives me paraît donc être un minimum. Pour pouvoir parler de fraude d'habitude, il faut plusieurs occurrences. J'ai d'ailleurs déposé un amendement tendant à comptabiliser désormais dans les cas pris en considération ceux où l'on a payé l'amende forfaitaire après le contrôle, puisque la première intention du voyageur était bien de ne pas payer.

Vous avez également déposé un amendement sur l'usurpation d'identité. Celle-ci est, par définition, très difficile à vérifier. L'un des gros problèmes auxquels se heurtent la SNCF et la RATP est précisément l'impossibilité pour leurs agents de procéder à une vérification d'identité, prérogative de l'officier de police judiciaire. L'amendement CL30 rectifié de votre rapporteur pour avis déplace le problème en jouant sur le moment où un individu se refuse au relevé d'identité. Actuellement, l'agent de sûreté ne peut rien faire pour retenir cette personne en attendant l'officier de police judiciaire ; or seules 43 % des demandes d'ordre adressées aux OPJ aboutissent. Aux termes de l'amendement CL30 rectifié, le fait de se soustraire à l'obligation de demeurer à la disposition du contrôleur constitue un délit ; il y aura alors flagrant délit, ce qui permettra à l'agent de sûreté, comme à toute personne, de retenir l'individu.

Nous nous situons ici sur la « ligne rouge » entre les prérogatives de l'OPJ et celles des agents de sûreté. Mais si nous ne remédions pas à ce problème, nous aurons fait bien peu – à moins de faire entrer tous les agents de sûreté de France et de Navarre dans la police judiciaire ! J'ai travaillé sur ce point avec le procureur Molins, entre autres. Tout le monde convient qu'il y a là une faiblesse. J'ai déposé un autre amendement qui limite à une heure la durée de rétention dans l'attente de la réponse de l'OPJ. La transition de l'agent de sûreté à l'OPJ est cruciale, car elle

ménage le passage au contrôle et à la vérification d'identité pour lesquels l'agent de sûreté n'est pas habilité.

En ce qui concerne le criblage, nous sommes tout à fait d'accord avec l'esprit de votre amendement. Plusieurs amendements ont été déposés à ce sujet, par vous et par nous. Le ministère de l'Intérieur approuve lui aussi entièrement le principe, mais demande une analyse plus précise car nous manquons de recul. Il est essentiel que l'on puisse habiliter les personnels entrants, mais aussi ceux qui sont déjà en fonction – on a découvert à l'occasion des derniers attentats la radicalisation d'un agent de la RATP. Mais la trame du tamis n'est pas encore précisée. Actuellement, la SNCF et la RATP ont tendance à confier au ministère de l'Intérieur la gestion de leurs ressources humaines : c'est excessif. Nous devons donc affiner l'approche. Peut-être le Gouvernement nous demandera-t-il d'ailleurs en séance de différer l'application de cette disposition, car il travaille sur ce sujet à un texte qui concerne, au-delà des transports publics, tous les services et points sensibles du territoire.

*

* *

*La Commission émet un avis **favorable** à l'adoption de l'ensemble des dispositions de la proposition de loi, **modifiées**.*

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>Code des transports</p>	<p>Proposition de loi 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</p>	<p>Proposition de loi 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</p>
	<p>TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS</p>	<p>TITRE I^{ER} DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS</p>
	<p>Article 1^{er}</p>	<p>Article 1^{er}</p>
		<p><u>I. – Le code des transports est ainsi modifié :</u></p>
<p><i>Art. L. 2241-6.</i> – Toute personne qui contrevient aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public peut se voir enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits ou de quitter sans délai les espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public.</p>		<p><u>1° (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 2241-6, après le mot : « qui », sont insérés les mots : « refuse de se soumettre à l'inspection visuelle de ses bagages, à la fouille de ceux-ci ou aux palpations de sécurité ou qui »</u></p>
<p>En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force</p>		<p>amendement CL24</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>publique.</p> <p>Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.</p> <p>Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, en raison notamment de son âge ou de son état de santé.</p> <p><i>Art. L. 2251-5.</i> – Les articles L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure sont applicables aux services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens.</p>	<p>I.—L'article L. 2251-5 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p><u>2° (nouveau)</u> L'article L. 2251-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>amendement CL24</p>
<p>Code de la sécurité intérieure</p> <p><i>Art. L. 613-2.</i> – <i>Cf. infra</i></p>	<p>« L'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure leur est également applicable dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Code des transports</p> <p><i>Art. L. 5332-6.</i> – En vue d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint ou embarqués à bord des navires se trouvant dans ces mêmes zones.</p> <p>Les agents de l'État chargés des contrôles peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux visites auxquelles ils procèdent.</p> <p>Sont également habilités à procéder à ces visites, sous le contrôle</p>		

Dispositions en vigueur

des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité française ou ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne, que les services de l'État, les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires désignent pour cette tâche. Ces agents sont agréés par l'autorité administrative et par le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet. Ils peuvent procéder à des contrôles des transports de marchandises visant à détecter une présence humaine sans pénétrer eux-mêmes à l'intérieur des véhicules ou de leur chargement. L'agrément prévu au troisième alinéa est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions mentionnées au présent article. L'agrément ne peut être retiré par le procureur de la République ou par l'autorité administrative qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut faire l'objet d'une suspension immédiate.

Art. L. 6342-4. – I. – Les opérations d'inspection-filtrage prévues par les mesures de sûreté mentionnées à l'article L. 6341-2 peuvent être exécutées par les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale ainsi que les agents des douanes.

À cet effet, ils peuvent procéder à la fouille et à la visite par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du courrier postal, des colis postaux, du fret, des approvisionnements de bord, des fournitures destinées aux aérodromes, des aéronefs et des

Texte de la proposition de loi

Amendements adoptés par la Commission

3° (nouveau) À la troisième phrase du troisième alinéa de l'article L. 5332-6 et au dernier alinéa du II de l'article L. 6342-4 du même code, les mots : « à main » sont supprimés.

amendement CL25

Dispositions en vigueur

véhicules pénétrant ou se trouvant dans la zone côté piste des aérodromes et dans tout autre lieu où sont mises en œuvre les mesures de sûreté précitées, ou sortant de ceux-ci.

II. – Les opérations d’inspection-filtrage des personnes, des objets qu’elles transportent et des bagages ainsi que les opérations d’inspection des véhicules peuvent être réalisées, sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des agents des douanes, par des agents de nationalité française ou ressortissant d’un État membre de l’Union européenne, désignés par les entreprises ou organismes mentionnés à l’article L. 6341-2 ou les entreprises qui leur sont liées par contrat.

Ces agents doivent avoir été préalablement agréés par le représentant de l’État dans le département et le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main et des autres objets transportés qu’avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sûreté qu’avec le consentement de la personne. La palpation de sûreté est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l’objet.

III. – L’inspection-filtrage d’une personne peut être réalisée, avec son consentement, au moyen d’un dispositif d’imagerie utilisant des ondes millimétriques dans les conditions prévues au II. En cas de refus, la personne est soumise à un autre dispositif de contrôle.

L’analyse des images visualisées est effectuée par des opérateurs ne connaissant pas l’identité de la personne et ne pouvant visualiser simultanément celle-ci et son image produite par le dispositif d’imagerie utilisant des ondes millimétriques. L’image produite par le dispositif d’imagerie utilisant des ondes millimétriques doit comporter un système brouillant la visualisation du visage. Aucun stockage ou enregistrement des images n’est autorisé.

Texte de la proposition de loi

Amendements adoptés par la Commission

Dispositions en vigueur

Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'intérieur détermine les aéroports dans lesquels le recours au contrôle par dispositif d'imagerie utilisant les ondes millimétriques est autorisé.

IV. – Les agréments prévus au II sont précédés d'une enquête administrative donnant lieu, le cas échéant, à consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et des traitements automatisés de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification.

L'enquête diligentée dans le cadre de la délivrance de l'habilitation mentionnée à l'article L. 6342-3 vaut enquête décrite au précédent alinéa, lorsque les demandes d'habilitation et d'agrément sont concomitantes.

Les agréments sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'État, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes ou de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice des missions susmentionnées.

V. – Les mesures d'inspection-filtrage du courrier postal, des colis postaux, du fret, des approvisionnements de bord, des fournitures destinées aux aérodromes ainsi que les inspections d'aéronefs peuvent être réalisées par des agents autres que ceux mentionnés aux I et II.

Ces agents sont titulaires de l'habilitation mentionnée à l'article L. 6342-3.

VI. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p align="center">—</p> <p>Code de la sécurité intérieure</p>	<p align="center">—</p> <p>II. – La sous-section 1 de la section 1 du chapitre III du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p>	<p align="center">—</p> <p>II. – <u>Le</u> code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p>
<p><i>Art. L. 511-1.</i> – Sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale, les agents de police municipale exécutent, dans la limite de leurs attributions et sous son autorité, les tâches relevant de la compétence du maire que celui-ci leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques.</p>		<p align="right">amendement CL26</p>
<p>Ils sont chargés d'assurer l'exécution des arrêtés de police du maire et de constater par procès-verbaux les contraventions auxdits arrêtés. Sans préjudice des compétences qui leur sont dévolues par des lois spéciales, ils constatent également par procès-verbaux les contraventions aux dispositions du code de la route dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État ainsi que les contraventions mentionnées au livre VI du code pénal dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'elles ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquête et à l'exclusion de celles réprimant des atteintes à l'intégrité des personnes.</p>		
<p>Ils peuvent également constater par rapport le délit prévu par l'article L. 126-3 du code de la construction et de l'habitation.</p>		
<p>Ils exercent leurs fonctions sur le territoire communal, dans les conditions prévues au 2° de l'article 21 du code de procédure pénale.</p>		
<p>Affectés sur décision du maire à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle mentionnée à l'article L. 613-3, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.</p>		<p align="right"><u>1° A (nouveau) Au dernier alinéa de l'article L. 511-1, au dernier alinéa de l'article L. 531-1, au premier alinéa de l'article L. 613-2 et au dernier alinéa de l'article L. 613-3, les mots : « à main » sont supprimés.</u></p>
		<p align="right">amendement CL26</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

—

Art. 531-1. – Les agents de la ville de Paris chargés d'un service de police, agréés par le procureur de la République et assermentés, sont autorisés à constater par procès-verbal les contraventions aux arrêtés de police du maire de Paris pris en application de l'article L. 2512-13 du code général des collectivités territoriales ainsi que celles relatives aux permis de stationnement sur la voie publique, dans les conditions et selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État. Ils constatent également par procès-verbal les contraventions mentionnées au livre VI du code pénal dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'elles ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquête et à l'exclusion de celles réprimant des atteintes à l'intégrité des personnes.

En outre, ces agents sont habilités à relever l'identité des contrevenants ayant commis les infractions visées au premier alinéa, dans les conditions prévues à l'article 78-6 du code de procédure pénale.

L'article L. 1312-1 du code de la santé publique est applicable aux inspecteurs de salubrité de la ville de Paris.

Affectés sur décision du maire à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle mentionnée à l'article L. 613-3, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.

Art. L. 613-2 et L. 613-3. – Cf. infra

Art. L. 613-2. – Les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1 peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.

Les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1, spécialement

1° À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 613-2, les mots : « spécialement habilités à cet

1° (*Sans modification*)

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

habilitées à cet effet et agréées par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police dans les conditions prévues par décret en Conseil d'État, peuvent, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique, procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet. Ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.

Art. L. 613-3. – Pour l'accès aux enceintes dans lesquelles est organisée une manifestation sportive, récréative ou culturelle rassemblant plus de 300 spectateurs, les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1, agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle dans les conditions prévues par décret en Conseil d'État, ainsi que celles, membres du service d'ordre affecté par l'organisateur à la sécurité de la manifestation sportive, récréative ou culturelle en application des dispositions de l'article L. 211-11, titulaires d'une qualification reconnue par l'État et agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle, peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire et avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation doit être effectuée par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet.

effet et agréées par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police » sont remplacés par les mots : « justifiant d'une aptitude professionnelle ».

2° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 613-3, les mots : « agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle » sont remplacés par les mots : « justifiant d'une aptitude professionnelle ».

III. – Le II du présent article est applicable en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna.

2° (*Sans modification*)

III. – (*Sans modification*)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code des transports</p> <p><i>Art. L.2251-1. – Cf. annexe</i></p> <p><i>Art. L.2251-1. – Cf. annexe</i></p> <p><i>Art. L.2251-2. – Cf. annexe</i></p> <p style="text-align: center;">Code de la sécurité intérieure</p> <p><i>Art. L. 613-2. – Cf. supra art. 1^{er}</i></p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>I. – Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un <u>article</u> L. 2251-6 ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. L. 2251-6. – Sans préjudice des dispositions prévues au 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 assurent, pour le compte du représentant de l’État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, le contrôle des agents des services internes de sécurité mentionnés à l’article L. 2251-1.</p> <p style="padding-left: 40px;">« Ils peuvent recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires sur l’activité opérationnelle de ces services.</p> <p style="padding-left: 40px;">« Ils peuvent transmettre à l’exploitant toute information établissant qu’un agent d’un service interne de sécurité mentionné à l’article L. 2251-1 se trouve dans l’une des situations décrites aux trois premiers alinéas de l’article L. 2251-2.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>I. – Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par <u>deux articles</u> L. 2251-6 et L. 2251-7 ainsi <u>rédigés</u> :</p> <p style="text-align: center;">amendement CL39</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. L. 2251-6. – (Alinéa sans modification)</p> <p style="text-align: center;">(Alinéa sans modification)</p> <p style="text-align: center;">(Alinéa sans modification)</p> <p style="padding-left: 40px;">« Un bilan national annuel des <u>actions entreprises dans le cadre du présent article est publié et notifié au Défenseur des droits.</u></p> <p style="text-align: center;">amendement CL37</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. L. 2251-7 (nouveau). – La <u>formation délivrée aux agents des services de sécurité internes de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens, leur permettant de justifier de l’aptitude professionnelle à exercer les missions mentionnées à l’article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure, est soumise aux dispositions</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>—</p> <p><i>Titre II bis du livre VI – art. L. 625-1 à L. 625-7. – Cf. annexe</i></p>	<p>II. – Le chapitre II du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2252-2 ainsi rédigé :</p>	<p><u>du titre II bis du livre VI du même code.</u>»</p>
<p>Code des transports</p>	<p>« Art. L. 2252-2. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles exercés dans les conditions prévues à l'article L. 2251-6. »</p>	<p>amendement CL39</p>
<p><i>Art. L.2251-6. – Cf. supra</i></p>	<p>Article 3</p>	<p>II. – (<i>Sans modification</i>)</p>
<p><i>Art. L. 2251-3.</i> – La tenue et la carte professionnelle dont les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont obligatoirement porteurs dans l'exercice de leurs fonctions ne doivent entraîner aucune confusion avec celles des autres agents des services publics, notamment des services de police.</p>	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>
<p>Les cas exceptionnels dans lesquels ils peuvent être dispensés du port de la tenue sont fixés par voie réglementaire.</p>	<p>Au début du deuxième alinéa de l'article L. 2251-3 du code des transports; les mots : « Les cas exceptionnels dans lesquels » sont remplacés par les mots : « Dans des lieux mentionnés aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 particulièrement exposés aux infractions prévues au titre quatrième du livre II 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 » et les mots : « sont fixés » sont remplacés par les mots : « dans des conditions fixées ».</p>	<p><u>Le chapitre Ier du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</u></p>
<p><i>Art. L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2. – Cf. annexe</i></p>	<p>Code pénal</p>	<p>1° Au second alinéa de l'article L. 2251-3, le mot : « exceptionnels » est supprimé ;</p>
<p><i>Art. 311-9, 312-6 et 322-8. – Cf. annexe</i></p>	<p>Code des transports</p>	<p>2° (<i>nouveau</i>) Après l'article L. 2251-3, il est inséré un article</p>
<p><i>Art. L. 2251-3. – Cf. supra</i></p>		

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

—

—

—

L. 2251-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-3-1. – Les agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1 peuvent être dispensés du port de la tenue pour l'exercice de leurs fonctions, dans des conditions fixées par voie réglementaire. Un arrêté du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police désigne les agents concernés, fixe la durée de la dispense et détermine les lieux ou catégories de lieux où ces agents peuvent exercer leurs fonctions. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République. »

amendement CL40

Article additionnel après l'article 3

Le chapitre IV du titre Ier du livre Ier du code de la sécurité intérieure est complété par un article L. 114-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 114-2. – Le recrutement ou l'affectation des personnes au sein de SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau ou la Régie autonome des transports parisiens peut être précédé d'enquêtes administratives destinées à vérifier que le comportement des personnes intéressées n'est pas incompatible avec l'accomplissement de leur mission. L'autorité administrative compétente informe l'établissement requérant du résultat de l'enquête.

« Un décret en Conseil d'État fixe la liste des fonctions concernées et détermine les modalités d'application du présent article. »

amendement CL27

Code des transports

Article 4

Article 4

(Sans modification)

Art. L. 2241-1. – I. – Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la

Le premier alinéa de l'article

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p>	<p>L. 2241-1 du code des transports est complété par les mots : « et les agents de police judiciaire »</p>	
<p>1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p>		
<p>2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;</p>		
<p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p>		
<p>4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;</p>		
<p>5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.</p>		
<p>II. – Les contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative compétente de l'État concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares sont constatées également par :</p>		
<p>1° Les agents de police judiciaire ;</p>		
<p>2° Les agents de police judiciaire adjoints ;</p>		
<p>3° Les agents chargés de la surveillance de la voie publique mentionnés au 3° de l'article L. 130-4 du code de la route ;</p>		
<p>4° Les agents assermentés mentionnés au 13° de l'article L. 130-4 du code de la route.</p>		

Dispositions en vigueur

—

Code pénal

Article 131-31. – La peine d’interdiction de séjour emporte défense de paraître dans certains lieux déterminés par la juridiction. Elle comporte, en outre, des mesures de surveillance et d’assistance. La liste des lieux interdits ainsi que les mesures de surveillance et d’assistance peuvent être modifiées par le juge de l’application des peines, dans les conditions fixées par le code de procédure pénale.

L’interdiction de séjour ne peut excéder une durée de dix ans en cas de condamnation pour crime et une durée de cinq ans en cas de condamnation pour délit.

Code de procédure pénale

Art. 78-2. – Cf. *annexe*
Art. 78-2-2. – Cf. *infra, art. 6*

Texte de la proposition de loi

—

Article 5

I. – Le chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de procédure pénale est complété par un article 78-7 ainsi rédigé :

« *Art. 78-7.* – Sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, le procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare de départ d’un véhicule de transport ferroviaire de voyageurs peut, en vue des contrôles et vérifications qui seront mis en œuvre dans ce véhicule sur son trajet, prendre les réquisitions prévues au sixième alinéa 6 de l’article 78-2 et à l’article 78-2-2.

« Lorsque la gare de départ se situe hors du territoire national, et sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, les réquisitions et instructions mentionnées au premier alinéa peuvent être prises par le procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare d’arrivée.

**Amendements adoptés
par la Commission**

—

Article additionnel après l’article 4

La première phrase de l’article 131-31 du code pénal est complétée par les mots :

« , notamment les véhicules, arrêts et stations de transport public de voyageurs. »

amendement CL28

Article 5

(Sans modification)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>—</p> <p><i>Art. 18.</i> – Les officiers de police judiciaire ont compétence dans les limites territoriales où ils exercent leurs fonctions habituelles.</p>	<p>« Les procureurs des ressorts dans lesquels le train marque un arrêt en sont informés. »</p>	<p>—</p>
<p>Les officiers de police judiciaire, mis temporairement à disposition d'un service autre que celui dans lequel ils sont affectés, ont la même compétence territoriale que celle des officiers de police judiciaire du service d'accueil.</p>	<p>II. – Le dernier alinéa de l'article 18 du code de procédure pénale est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	
<p>Les officiers de police judiciaire peuvent se transporter dans le ressort des tribunaux de grande instance limitrophes du tribunal ou des tribunaux auxquels ils sont rattachés, à l'effet d'y poursuivre leurs investigations et de procéder à des auditions, perquisitions et saisies. Pour l'application du présent alinéa, les ressorts des tribunaux de grande instance situés dans un même département sont considérés comme un seul et même ressort. Les ressorts des tribunaux de grande instance de Paris, Nanterre, Bobigny et Créteil sont considérés comme un seul et même ressort.</p>		
<p>Les officiers de police judiciaire peuvent, sur commission rogatoire expresse du juge d'instruction ou sur réquisitions du procureur de la République, prises au cours d'une enquête préliminaire ou d'une enquête de flagrance, procéder aux opérations prescrites par ces magistrats sur toute l'étendue du territoire national. Ils sont tenus d'être assistés d'un officier de police judiciaire territorialement compétent si le magistrat dont ils tiennent la commission ou la réquisition le décide. Le procureur de la République territorialement compétent en est informé par le magistrat ayant prescrit l'opération.</p>		
<p>Avec l'accord des autorités compétentes de l'État concerné, les officiers de police judiciaire peuvent, sur commission rogatoire expresse du juge d'instruction ou sur réquisitions du</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>procureur de la République, procéder à des auditions sur le territoire d'un État étranger.</p>	<p>« Lorsque les réquisitions prises par le procureur de la République en application des dispositions de l'article 78-7 le prévoient expressément, ces officiers ou agents de police judiciaire sont compétents pour les mettre en œuvre sur l'ensemble du trajet du véhicule de transport ferroviaire concerné. »</p>	<p>Article 6 <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Ils peuvent, sur proposition des autorités administratives dont ils dépendent et par habilitation du procureur général, recevoir compétence dans les mêmes limites de compétence territoriale que celles des officiers de police judiciaire qu'ils sont appelés à suppléer en cas de besoin.</p>	<p>Article 6 Le code de procédure pénale est ainsi modifié :</p>	<p>1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4 après le mot : « aussi » sont insérés les mots : « , avec l'accord du possesseur ou, à défaut, sur instruction du procureur de la République <u>du ressort dans lequel se situe le prochain arrêt du train,</u> communiquée par tous moyens, à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille et ».</p>
<p>Les officiers ou agents de police judiciaire exerçant habituellement leur mission dans les véhicules affectés au transport collectif de voyageurs ou dans les lieux destinés à l'accès à ces moyens de transport sont compétents pour opérer sur l'étendue de la zone de défense de leur service d'affectation, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4 après le mot : « aussi » sont insérés les mots : « avec l'accord du possesseur ou, à défaut sur instruction du procureur de la République communiquée par tous moyens, à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille et ».</p>	
<p><i>Art. 78-7. – Cf. supra</i></p>		
<p><i>Art. 78-2-4. – Pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 peuvent procéder non seulement aux contrôles d'identité prévus au septième alinéa de l'article 78-2 mais aussi, avec l'accord du conducteur ou, à défaut, sur instructions du procureur de la République communiquées par tous moyens, à la visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public.</i></p>		

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

amendement CL29

Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le véhicule peut être immobilisé pour une durée qui ne peut excéder trente minutes.

Les deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 78-2-2 sont applicables aux dispositions du présent article.

Art. 78-2-2. – Sur réquisitions écrites du procureur de la République aux fins de recherche et de poursuite des actes de terrorisme visés par les articles 421-1 à 421-6 du code pénal, des infractions en matière de prolifération des armes de destruction massive et de leurs vecteurs visées aux 1° et 2° du I de l'article L. 1333-9, à l'article L. 1333-11, au II des articles L. 1333-13-3 et L. 1333-13-4 et aux articles L. 1333-13-5, L. 2339-14, L. 2339-15, L. 2341-1, L. 2341-2, L. 2341-4, L. 2342-59 et L. 2342-60 du code de la défense, d'armes et d'explosifs visées par les articles L. 2339-8 et L. 2353-4 du code de la défense et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure, des infractions de vol visées par les articles 311-3 à 311-11 du code pénal, de recel visées par les articles 321-1 et 321-2 du même code ou des faits de trafic de stupéfiants visés par les articles 222-34 à 222-38 dudit code, les officiers de police judiciaire, assistés, le cas échéant, des agents de police judiciaire et des agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° *bis* et 1° *ter* de l'article 21 peuvent, dans les lieux et pour la période de temps que ce magistrat détermine et qui ne peut excéder vingt-quatre heures, renouvelables sur décision expresse et motivée selon la même procédure, procéder non seulement aux contrôles d'identité prévus au sixième alinéa de l'article 78-2 mais aussi à la visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public.

Pour l'application des dispositions du présent article, les véhicules en circulation ne peuvent être

2° Au premier alinéa de l'article 78-2-2 après le mot : « aussi » sont insérés les mots : « à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille et »

2° (*Sans modification*)

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

immobilisés que le temps strictement nécessaire au déroulement de la visite qui doit avoir lieu en présence du conducteur. Lorsqu'elle porte sur un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, la visite se déroule en présence du conducteur ou du propriétaire du véhicule ou, à défaut, d'une personne requise à cet effet par l'officier ou l'agent de police judiciaire et qui ne relève pas de son autorité administrative. La présence d'une personne extérieure n'est toutefois pas requise si la visite comporte des risques graves pour la sécurité des personnes et des biens.

En cas de découverte d'une infraction ou si le conducteur ou le propriétaire du véhicule le demande ainsi que dans le cas où la visite se déroule en leur absence, il est établi un procès-verbal mentionnant le lieu et les dates et heures du début et de la fin de ces opérations. Un exemplaire en est remis à l'intéressé et un autre est transmis sans délai au procureur de la République.

Toutefois, la visite des véhicules spécialement aménagés à usage d'habitation et effectivement utilisés comme résidence ne peut être faite que conformément aux dispositions relatives aux perquisitions et visites domiciliaires.

Le fait que ces opérations révèlent des infractions autres que celles visées dans les réquisitions du procureur de la République ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes.

Code des transports

Art. L. 2241-1. – I. – Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions

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

Article 7

Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé:

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

Article 7

(Sans modification)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>—</p> <p>prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p>		<p>—</p>
<p>1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p>		
<p>2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;</p>		
<p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p>		
<p>4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;</p>		
<p>5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.</p>		
<p>II. – Les contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative compétente de l'État concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares sont constatées également par :</p>	<p>« Les agents ou fonctionnaires mentionnés dans le présent I sont également chargés de constater par procès-verbaux le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal lorsqu'il est commis dans les trains, cours ou bâtiments des gares, stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire, ou aux stations de transport guidé de voyageurs. »</p>	
<p>1° Les agents de police judiciaire ;</p>		
<p>2° Les agents de police judiciaire adjoints ;</p>		
<p>3° Les agents chargés de la surveillance de la voie publique mentionnés au 3° de l'article L. 130-4</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>—</p> <p>du code de la route ;</p> <p>4° Les agents assermentés mentionnés au 13° de l'article L. 130-4 du code de la route.</p>	Article 8	Article 8
<p>Code pénal</p>		<i>(Sans modification)</i>
<p><i>Art. 446-1. – Cf. annexe</i></p>		
<p>Code des transports</p>		
<p><i>Art. L. 2242-6. – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de voyager, de manière habituelle, dans une voiture sans être muni d'un titre de transport valable.</i></p>	<p>Au deuxième alinéa de l'article L. 2242-6 du même code, le mot : « dix » est remplacé par le mot : « cinq ».</p>	
<p>L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions pour avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété, qui n'ont pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.</p>		
<p><i>Art. L. 2241-2. – Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents mentionnés aux 3° à 5° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de procédure pénale.</i></p>		<p><u>Article additionnel après l'article 8</u></p>
<p>Si le contrevenant refuse ou se déclare dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents mentionnés au premier alinéa du II de l'article 529-4 du code de procédure pénale en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent.</p>		
<p>Pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de</p>		<p><u>Le troisième alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<p>—</p> <p>l'officier de police judiciaire, le contrevenant est tenu de demeurer à la disposition d'un agent visé au même premier alinéa.</p>	<p>—</p>	<p><u>« La violation de cette obligation est punie de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. »</u></p>
<p>Sur l'ordre de l'officier de police judiciaire, les agents peuvent conduire l'auteur de l'infraction devant lui ou bien le retenir le temps nécessaire à son arrivée ou à celle d'un agent de police judiciaire agissant sous son contrôle.</p>		<p>amendement CL30</p>
<p>Loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse</p>		<p><u>Article additionnel après l'article 8</u></p>
<p><i>Art. 40.</i> – Il est interdit d'ouvrir ou d'annoncer publiquement des souscriptions ayant pour objet d'indemniser des amendes, frais et dommages-intérêts prononcés par des condamnations judiciaires, en matière criminelle et correctionnelle, sous peine de six mois d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement.</p>		<p><u>L'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse est complété par un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
<p>Code de procédure pénale</p>		<p><u>« L'ouverture ou l'annonce publique d'une souscription ayant pour objet de financer une transaction prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale est réprimée des mêmes peines. »</u></p>
<p><i>Art. 529-3. – Cf annexe</i></p>		<p>amendement CL31</p>
<p>Code de procédure pénale</p>	<p>Article 9</p> <p>I. – Après l'article L. 2241-2 du même code il est inséré un article L. 2241-2-1 ainsi rédigé :</p>	<p>Article 9</p>
<p><i>Art. 529-3. – Cf. annexe</i></p>	<p>« <i>Art. L. 2241-2-1.</i> – Pour fiabiliser les données recueillies dans le cadre du constat des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, les agents chargés du recouvrement, spécialement désignés et habilités par l'exploitant, peuvent demander aux administrations publiques, notamment aux administrations financières et aux</p>	<p>I. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>« <i>Art. L. 2241-2-1.</i> – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

Art. 529-4. – Cf. annexe

organismes de sécurité sociale, et recevoir d'eux, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, les informations et renseignements nécessaires à la réalisation de la procédure transactionnelle prévue à l'article 529-4 du code de procédure pénale.

« Les renseignements transmis dans ce cadre sont limités à l'état civil des débiteurs et à l'adresse de leur domicile. Ils ne peuvent être utilisés que dans la seule mesure nécessaire au recouvrement des sommes dues au titre des infractions commises par la même personne. Ils ne peuvent être communiqués à des tiers.

(Alinéa sans modification)

« Les demandes des exploitants et les renseignements communiqués en réponse sont transmis par l'intermédiaire d'une structure unique, commune aux exploitants. Les agents de cette structure unique susceptibles d'avoir accès à ces renseignements sont spécialement désignés et habilités.

(Alinéa sans modification)

~~« Les conditions d'exercice de ce droit de communication sont fixées par décret en Conseil d'État. »~~

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. »

amendement CL38

II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :

II. – (Sans modification)

1° Le VII de la section II du chapitre III du titre II de la première partie est complété par un 9° ainsi rédigé :

« 9° Exploitants de transports publics ferroviaires, guidés ou routiers.

« Art. L. 166 E. – L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que l'administration fiscale transmette à la structure unique mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 2241-2-1 du code des transports ou aux agents des exploitants mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code les

Code des transports

Art. L. 2241-2-1. – Cf. supra

Art. L. 2241-1. – Cf. supra,

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Amendements adoptés par la Commission
<i>art. 4</i>	informations utiles à la réalisation de la transaction prévue par les articles 529-3 et 529-4 du code de procédure pénale.	
Code de procédure pénale		
<i>Art. 529-3 et 529-4. – Cf. annexe</i>	« L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que les agents mentionnés au premier alinéa accèdent aux informations et documents nécessaires à l'exercice, lorsqu'ils y contribuent, de la mission de recouvrement forcé des amendes forfaitaires majorées sanctionnant les contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale. ».	
<i>Art. 529-3. – Cf. annexe</i>		
Livre des procédures fiscales		
<i>Art. L. 113.</i> – Des dérogations à la règle du secret professionnel sont établies au profit d'administrations et autorités administratives, collectivités, services, organismes publics et autres personnes dans les cas prévus à la présente section.		
Ceux qui bénéficient de ces dérogations en application des articles L. 123, L. 124, L. 127, L. 130, L. 135, L. 135 B, L. 135 D, L. 135 F, L. 135 H, L. 135 I, L. 135 J, L. 135 O, L. 136, L. 139 A, L. 152, L. 152 A, L. 154, L. 158, L. 158 A, L. 163, L. 166 et L. 166 D sont eux-mêmes soumis au secret professionnel dans les termes des articles 226-13 et 226-14 du code pénal.	2° Au second alinéa de l'article L. 113, les mots : « et L. 166 D » sont remplacés par les mots : « , L. 166 D et L. 166 E ».	
<i>Art. L. 166 E. – Cf. supra</i>		
Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés		
<i>Art. 27. – I.</i> – Sont autorisés par décret en Conseil d'État, pris après avis motivé et publié de la Commission nationale de l'informatique et des libertés :		<u>III (nouveau). – Le I de l'article 27 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée est complété par un 3° ainsi rédigé :</u>
1° Les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre pour le compte de l'État, d'une personne morale de droit public ou d'une personne morale de droit privé gérant un service public, qui portent sur des		

Dispositions en vigueur

données parmi lesquelles figure le numéro d'inscription des personnes au répertoire national d'identification des personnes physiques ;

2° Les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre pour le compte de l'État qui portent sur des données biométriques nécessaires à l'authentification ou au contrôle de l'identité des personnes.

II. – Sont autorisés par arrêté ou, en cas de traitement opéré pour le compte d'un établissement public ou d'une personne morale de droit privé gérant un service public, par décision de l'organe délibérant chargé de leur organisation, pris après avis motivé et publié de la Commission nationale de l'informatique et des libertés :

1° Les traitements mis en œuvre par l'État ou les personnes morales mentionnées au I qui requièrent une consultation du répertoire national d'identification des personnes physiques sans inclure le numéro d'inscription à ce répertoire ;

2° Ceux des traitements mentionnés au I :

– qui ne comportent aucune des données mentionnées au I de l'article 8 ou à l'article 9 ;

– qui ne donnent pas lieu à une interconnexion entre des traitements ou fichiers correspondant à des intérêts publics différents ;

– et qui sont mis en œuvre par des services ayant pour mission, soit de déterminer les conditions d'ouverture ou l'étendue d'un droit des administrés, soit d'établir l'assiette, de contrôler ou de recouvrer des impositions ou taxes de toute nature, soit d'établir des

Texte de la proposition de loi

Amendements adoptés par la Commission

« 3° Les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre en application de l'article L. 2241-2-1 du code des transports. »

amendement CL38

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

**Amendements adoptés
par la Commission**

statistiques ;

3° Les traitements relatifs au recensement de la population, en métropole et dans les collectivités situées outre-mer ;

4° Les traitements mis en œuvre par l'État ou les personnes morales mentionnées au I aux fins de mettre à la disposition des usagers de l'administration un ou plusieurs téléservices de l'administration électronique, si ces traitements portent sur des données parmi lesquelles figurent le numéro d'inscription des personnes au répertoire national d'identification ou tout autre identifiant des personnes physiques.

III. – Les dispositions du IV de l'article 26 sont applicables aux traitements relevant du présent article.

Code des transports

Art. L. 2241-2-1. – Cf. supra

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

Code pénal	80
<i>Art. 311-9, 312-6, 322-8 et 446-1</i>	
Code de procédure pénale	81
<i>Art. 78-2, 529-3 et 529-4</i>	
Code des transports	83
<i>Art. L. 2251-1, L. 2251-1-1, L 2251-1-2 et L. 2251-2</i>	
Code de la sécurité intérieure	85
<i>Art. L. 625-1 à L. 625-7</i>	

Code pénal

Art. 311-9. – Le vol en bande organisée est puni de quinze ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d’amende.

Il est puni de vingt ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d’amende lorsqu’il est précédé, accompagné ou suivi de violences sur autrui.

Il est puni de trente ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d’amende lorsqu’il est commis soit avec usage ou menace d’une arme, soit par une personne porteuse d’une arme soumise à autorisation ou dont le port est prohibé.

Les deux premiers alinéas de l’article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Art. 312-6. – L’extorsion en bande organisée est punie de vingt ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d’amende.

Elle est punie de trente ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d’amende lorsqu’elle est précédée, accompagnée ou suivie de violences sur autrui ayant entraîné une mutilation ou une infirmité permanente.

Elle est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu’elle est commise soit avec usage ou menace d’une arme, soit par une personne porteuse d’une arme soumise à autorisation ou dont le port est prohibé.

Les deux premiers alinéas de l’article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Art. 322-8. – L’infraction définie à l’article 322-6 est punie de vingt ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d’amende :

- 1° Lorsqu’elle est commise en bande organisée ;
- 2° Lorsqu’elle a entraîné pour autrui une incapacité totale de travail pendant plus de huit jours ;
- 3° Lorsqu’elle est commise à raison de l’appartenance ou de la non-appartenance, vraie ou supposée, de la personne propriétaire ou utilisatrice du bien à une ethnie, une nation, une race ou une religion déterminée.

Lorsqu’il s’agit de l’incendie de bois, forêts, landes, maquis, plantations ou reboisements d’autrui, les peines sont portées à trente ans de réclusion criminelle et à 200 000 euros d’amende.

Les deux premiers alinéas de l’article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Art. 446-1. – La vente à la sauvette est le fait, sans autorisation ou déclaration régulière, d’offrir, de mettre en vente ou d’exposer en vue de la vente des biens ou d’exercer

toute autre profession dans les lieux publics en violation des dispositions réglementaires sur la police de ces lieux.

La vente à la sauvette est punie de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende.

Code de procédure pénale

Art. 78-2. – Les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux articles 20 et 21-1° peuvent inviter à justifier, par tout moyen, de son identité toute personne à l'égard de laquelle existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner :

- qu'elle a commis ou tenté de commettre une infraction ;
- ou qu'elle se prépare à commettre un crime ou un délit ;
- ou qu'elle est susceptible de fournir des renseignements utiles à l'enquête en cas de crime ou de délit ;
- ou qu'elle fait l'objet de recherches ordonnées par une autorité judiciaire.

Sur réquisitions écrites du procureur de la République aux fins de recherche et de poursuite d'infractions qu'il précise, l'identité de toute personne peut être également contrôlée, selon les mêmes modalités, dans les lieux et pour une période de temps déterminés par ce magistrat. Le fait que le contrôle d'identité révèle des infractions autres que celles visées dans les réquisitions du procureur de la République ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes.

L'identité de toute personne, quel que soit son comportement, peut également être contrôlée, selon les modalités prévues au premier alinéa, pour prévenir une atteinte à l'ordre public, notamment à la sécurité des personnes ou des biens.

Dans une zone comprise entre la frontière terrestre de la France avec les États parties à la convention signée à Schengen le 19 juin 1990 et une ligne tracée à 20 kilomètres en deçà, ainsi que dans les zones accessibles au public des ports, aéroports et gares ferroviaires ou routières ouverts au trafic international et désignés par arrêté, pour la prévention et la recherche des infractions liées à la criminalité transfrontalière, l'identité de toute personne peut également être contrôlée, selon les modalités prévues au premier alinéa, en vue de vérifier le respect des obligations de détention, de port et de présentation des titres et documents prévues par la loi. Lorsque ce contrôle a lieu à bord d'un train effectuant une liaison internationale, il peut être opéré sur la portion du trajet entre la frontière et le premier arrêt qui se situe au-delà des vingt kilomètres de la frontière. Toutefois, sur celles des lignes ferroviaires effectuant une liaison internationale et présentant des caractéristiques particulières de desserte, le contrôle peut également être opéré entre cet arrêt et un arrêt situé dans la limite des cinquante kilomètres suivants. Ces lignes et ces arrêts sont désignés par arrêté ministériel. Lorsqu'il existe une section autoroutière démarrant dans la zone mentionnée à la première phrase du présent alinéa et que le premier péage autoroutier se situe au-delà de la ligne des 20 kilomètres, le contrôle peut en outre avoir lieu jusqu'à ce premier péage sur les aires de stationnement ainsi que sur le lieu de ce péage et les aires de stationnement attenantes. Les péages concernés par cette disposition sont désignés par arrêté.

Le fait que le contrôle d'identité révèle une infraction autre que celle de non-respect des obligations susvisées ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes. Pour l'application du présent alinéa, le contrôle des obligations de détention, de port et de présentation des titres et documents prévus par la loi ne peut être pratiqué que pour une durée n'excédant pas six heures consécutives dans un même lieu et ne peut consister en un contrôle systématique des personnes présentes ou circulant dans les zones ou lieux mentionnés au même alinéa.

Dans une zone comprise entre les frontières terrestres ou le littoral du département de la Guyane et une ligne tracée à vingt kilomètres en deçà, et sur une ligne tracée à cinq kilomètres de part et d'autre, ainsi que sur la route nationale 2 sur le territoire de la commune de Régina, l'identité de toute personne peut être contrôlée, selon les modalités prévues au premier alinéa, en vue de vérifier le respect des obligations de détention, de port et de présentation des titres et documents prévus par la loi.

L'identité de toute personne peut également être contrôlée, selon les modalités prévues au premier alinéa du présent article, en vue de vérifier le respect des obligations de détention, de port et de présentation des titres et documents prévus par la loi :

1° En Guadeloupe, dans une zone comprise entre le littoral et une ligne tracée à un kilomètre en deçà, ainsi que dans une zone d'un kilomètre de part et d'autre, d'une part, de la route nationale 1 sur le territoire des communes de Basse-Terre, Gourbeyre et Trois-Rivières et, d'autre part, de la route nationale 4 sur le territoire des communes du Gosier et de Sainte-Anne et Saint-François ;

2° À Mayotte, dans une zone comprise entre le littoral et une ligne tracée à un kilomètre en deçà ;

3° À Saint-Martin, dans une zone comprise entre le littoral et une ligne tracée à un kilomètre en deçà ;

4° À Saint-Barthélemy, dans une zone comprise entre le littoral et une ligne tracée à un kilomètre en deçà.

Art. 529-3. – Pour les contraventions des quatre premières classes à la police des services publics de transports ferroviaires et des services de transports publics de personnes, réguliers et à la demande, constatées par les agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports, l'action publique est éteinte, par dérogation à l'article 521 du présent code, par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant.

Toutefois, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables si plusieurs infractions dont l'une au moins ne peut donner lieu à transaction ont été constatées simultanément.

Art. 529-4. – La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée, d'une indemnité forfaitaire et, le cas échéant, de la somme due au titre du transport.

I. – Ce versement est effectué :

1 Soit, au moment de la constatation de l'infraction, entre les mains d'un agent mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports ;

2 Soit, dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction, auprès du service de l'exploitant mentionné au premier alinéa indiqué dans la proposition de transaction ; dans ce dernier cas, il y est ajouté aux sommes dues le montant des frais de constitution du dossier.

À défaut de paiement immédiat entre ses mains, l'agent mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports est habilité à recueillir le nom et l'adresse du contrevenant ; en cas de besoin, il peut requérir l'assistance d'un officier ou d'un agent de police judiciaire.

Le montant de l'indemnité forfaitaire et, le cas échéant, celui des frais de constitution du dossier sont acquis à l'exploitant mentionné au premier alinéa.

II. – À défaut de paiement immédiat entre leurs mains, les agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports, s'ils ont été agréés par le procureur de la République et assermentés, sont habilités à relever l'identité et l'adresse du contrevenant.

Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, l'agent mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports en rend compte immédiatement à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétent, qui peut alors lui ordonner sans délai de lui présenter sur-le-champ le contrevenant. A défaut de cet ordre, l'agent mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports ne peut retenir le contrevenant. Lorsque l'officier de police judiciaire mentionné au présent alinéa décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du relevé d'identité.

Il est mis fin immédiatement à la procédure prévue à l'alinéa précédent si le contrevenant procède au versement de l'indemnité forfaitaire.

III. – Les conditions d'application du II du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. Ce décret précise notamment les conditions dans lesquelles les agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports doivent, aux frais de l'entité dont dépend l'agent, suivre une formation spécifique afin de pouvoir obtenir l'agrément délivré par le procureur de la République. Il définit en outre les conditions dans lesquelles le représentant de l'État approuve l'organisation que l'entité dont dépend l'agent arrête aux fins d'assurer les contrôles précités et les modalités de coordination et de transmission d'informations entre l'entité dont dépend l'agent et la police ou la gendarmerie nationales.

Code des transports

Art. L. 2251-1. – Sans préjudice des dispositions prévues par les titres III et IV du présent livre, la SNCF et la Régie autonome des transports parisiens sont autorisées à disposer d'un service interne de sécurité.

Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service.

Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont soumis aux dispositions des articles L. 612-2 et L. 612-4 du code de la sécurité intérieure.

Les conditions dans lesquelles les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent exercer ces missions sur la voie publique sont fixées par décret en Conseil d'État.

Art. L. 2251-1-1. – Le service interne de sécurité de la SNCF réalise cette mission au profit de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités et de l'ensemble des autres entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.

Cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

La SNCF publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté. L'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. L'exécution de ces prestations s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et sans discrimination entre les entreprises ferroviaires.

Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État.

Art. L. 2251-1-2. – Pour la Régie autonome des transports parisiens, cette mission s'exerce dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par cet établissement public et dans ses véhicules de transport public de personnes.

Art. L. 2251-2. – Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens qui ont fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, ne peuvent être affectés ou maintenus dans ce service interne de sécurité. Il en va de même :

1° Si l'agent a fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

2° S'il a commis des actes, éventuellement mentionnés dans les traitements automatisés et autorisés de données personnelles gérés par les autorités de police, contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État.

L'affectation d'un agent est subordonnée à la transmission par l'autorité administrative compétente de l'État de ses observations relatives aux obligations mentionnées aux trois premiers alinéas.

Code de la sécurité intérieure

Art. L. 625-1. – Est soumise au présent titre, lorsqu'elle est délivrée par des exploitants individuels et des personnes morales de droit privé, établis sur le territoire français, et n'ayant pas conclu un contrat d'association avec l'État :

1° La formation permettant de justifier de l'aptitude professionnelle à exercer les activités mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 611-1 et à l'article L. 621-1 ;

2° La formation permettant le renouvellement des cartes professionnelles mentionnées aux articles L. 612-20-1 et L. 622-19-1.

Les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article sont dénommées " prestataires de formation ".

Art. L. 625-2. – L'exercice d'une activité mentionnée à l'article L. 625-1 est subordonné à la délivrance d'une autorisation, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, par la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente, aux prestataires de formation qui satisfont aux conditions suivantes :

1° Être titulaire d'une déclaration d'activité enregistrée dans les conditions fixées aux articles L. 6351-1 à L. 6351-8 du code du travail ;

2° Être dirigé par une personne physique répondant aux conditions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 612-20 du présent code ;

3° Avoir fait l'objet d'une certification dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.

Art. L. 625-3. – Si le prestataire de formation n'a pas encore exercé l'activité mentionnée à l'article L. 625-1, la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente lui délivre une autorisation d'exercice provisoire dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Art. L. 625-4. – L'autorisation peut être retirée :

1° À la personne physique ou morale qui ne remplit plus les conditions exigées à l'article L. 625-2 ;

2° À la personne morale dont la direction ou la gestion est exercée en fait par une personne agissant, directement ou par personne interposée, en lieu et place des représentants légaux.

Le retrait ne peut être prononcé qu'après une mise en demeure restée sans effet.

Art. L. 625-5. – En cas d'urgence, le président de la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente peut suspendre l'autorisation pour six mois au plus.

L'autorisation peut être également suspendue lorsque la personne morale ou son dirigeant fait l'objet de poursuites pénales. L'autorité qui a procédé à la suspension peut y mettre fin dès lors qu'elle a connaissance d'une décision de l'autorité judiciaire intervenue sur le fond.

Art. L. 625-6. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait de diriger, en violation de l'article L. 625-2, un organisme exerçant une activité mentionnée à l'article L. 625-1, ou d'exercer en fait, directement ou par personne interposée, la direction ou la gestion d'une telle personne morale, en lieu et place de ses représentants légaux.

Art. L. 625-7. – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles prévus aux articles L. 634-1 et L. 634-3, lorsqu'ils sont relatifs à l'activité mentionnée à l'article L. 625-1.

PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR POUR AVIS

Ministères et autorités indépendantes

- **Ministère de l'Intérieur**
 - M. Éric MORVAN, directeur de cabinet adjoint
 - M. Yann LE GOFF, conseiller police
 - M. Benoit TONANNY, conseiller gendarmerie
 - M. Jean-Julien XAVIER-ROLAI, conseiller juridique
 - M. Jules BOYADJIAN, conseiller parlementaire
 - M. Jérôme NARBONNE, conseiller parlementaire
 - M. Pierre REGNAULT DE LA MOTHE, sous-directeur des polices administratives
- **Ministère de la Justice, Cabinet de la garde des Sceaux**
 - M. Benoist HUREL, conseiller politique pénale et action publique
 - M. Élie PATRIGEON, chef adjoint de cabinet et conseiller parlementaire au cabinet
- **Secrétariat d'État aux transports**
 - M. Claude MOREL, directeur de cabinet du ministre
 - Mme Radia OUARTI, conseillère transport routier, transport urbain et mobilité durable
 - Mme Isabelle GALLY, cheffe du département de la sûreté dans les transports – direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
 - Mme Constance DELER, conseillère en charge des relations avec le Parlement, le Parlement européen et les élus
- **Défenseur des droits**
 - M. Jacques TOUBON, Défenseur des droits
 - Mme Claudine ANGELI-TROCCAZ, adjointe du Défenseur des droits, chargée de la déontologie dans le domaine de la sécurité
 - M. Richard SENGHOR, secrétaire général du Défenseur des droits
 - Mme France de SAINT-MARTIN, attachée parlementaire

Organisations syndicales

- **SYNDICATS DE LA SNCF**

Fédération Nationale des Travailleurs, Cadres et Techniciens des Chemins de fer français (CGT)

— M. Cédric ROBERT, secrétaire fédéral

— M. Luc LE FORESTIER, responsable du Groupe Technique CGT SUGE

Union Nationale des Syndicats Autonomes-Ferroviaire (UNSA-Ferroviaire)

— M. Roger DILLENSEGER, secrétaire général adjoint

Fédération des Cheminots CFDT

— M. Rémi AUFRERE, secrétaire général adjoint

- **SYNDICATS DE LA RATP**

CFDT

— M. Christophe SALMON, secrétaire général

FO

— M. Sandy ASTIER, délégué syndical

— M. Alexandre RAUX, agent de formation à la RATP

CGT

— M. Olivier DIARRA, délégué central

UNSA

— M. Thierry HUBERMAN, agent de maîtrise au département de la sécurité, délégué syndical d'établissement, délégué du personnel et secrétaire adjoint du CHSCT

— M. Laurent BEN HAMOU, agent de maîtrise au poste de commandement du département de la sécurité

— M. Christophe PEZZUCCHI, délégué du personnel

SUD

— M. Franck BARRAULT, délégué central

— M. Jonathan DUSAUTOIR, délégué central adjoint

— M. Marc BRILAUD, délégué syndical du département sécurité

Entreprises de transport

- **Groupe Eurotunnel SE**
 - M. Philippe DE LAGUNE, directeur de la déontologie et de la sécurité
- **RATP**
 - M. Jérôme HARNOIS, directeur de Cabinet
 - M. Franck AVICE, directeur du département service, relation clients et espaces
 - Mme Magali FOUR, responsable de l'unité des affaires pénales au service juridique

Déplacement à Paris (Gare du Nord) le 10 novembre 2011

- **Direction de la SNCF**
 - M. Stéphane VOLANT, secrétaire général ⁽¹⁾
 - M. Christian LAMBERT, directeur de la sûreté
 - Mme Céline DEBOVE-POSTEL, directrice adjointe de la Surveillance générale
 - M. Tanguy COTTE-MARTINON, directeur des trains
 - M. Grégory DENTANT, département gestion et finances de la direction des trains
 - Mme Laurence NION, conseillère parlementaire ⁽¹⁾
- **Poste de commandement national sûreté (PCNS)**
 - M. Philippe LEMOINE, chef du PCNS
 - M. Jean Luc BOUHOT, chef du département coordination opérationnelle
- **Agents du service commercial train (ASCT)**
 - M. Marc RANDO
 - M. Jean Philippe POUPARD
 - M. Didier CAMP
 - M. Bruno GOSSELIN

(1) Ces représentants d'intérêt ont procédé à leur inscription sur le registre de l'Assemblée nationale, s'engageant ainsi dans une démarche de transparence et de respect du code de conduite établi par le Bureau de l'Assemblée nationale.

- **Transmanche**

- M. Patrick ALEXA, département international

- **Agents de la Surveillance générale (SUGE)**

- M. Frédéric PARMENTIER

- M. Fabien LEMOIGNE

- M. Christophe CAMILLERI

- M. Christophe LEBESGUE

- M. Kevin MONZA

- M. Emmanuel VALENTI

- M. David THOLLOT