



N° 3314

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 décembre 2015.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI, après engagement de la procédure accélérée, *relative à la **prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs*** (n° 3109 rect.).

PAR M. GILLES SAVARY

Député

Voir les numéros :

Assemblée nationale : **3109 rect., 3307.**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
TRAVAUX DE LA COMMISSION	9
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	9
II. EXAMEN DES ARTICLES	27
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	27
<i>Avant l'article 1^{er}</i>	27
<i>Article 1^{er}</i> : (articles L. 2251-5, L. 5332-6 et L. 6342-4 du code des transports, L. 511-1, L. 511-2, L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure) Autorisation de procéder à des inspections, fouilles et palpations accordée aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP et simplification des habilitations	39
<i>Article 1 bis (nouveau)</i> : (article L. 2241-1-2 [nouveau] du code des transports) Possibilité donnée aux contrôleurs de procéder à l'inspection visuelle des bagages à bord des trains	44
<i>Article 2</i> : (articles L. 2251-6 et L. 2252-2 [nouveaux] du code des transports) Renforcement du contrôle exercé par les forces de l'ordre sur les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP	45
<i>Article 3</i> : (articles L. 2251-3 et L. 2251-3-1 [nouveau] du code des transports) Élargissement des possibilités accordées aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP d'agir en civil	48
<i>Article 3 bis (nouveau)</i> : (article L. 114-2 [nouveau] du code de la sécurité intérieure) Enquêtes administratives préalables au recrutement ou à l'affectation d'agents de la SNCF et de la RATP	51
<i>Article 4</i> : (article L. 2241-1 du code des transports) Possibilité donnée aux agents de police judiciaire de constater les infractions à la police des transports	52
<i>Article 4 bis (nouveau)</i> : (articles L. 225-4, L. 225-5, L. 330-2, L. 330-3, L.330-4 du code de la route) Communication d'informations relatives au permis de conduire	53
<i>Article 4 ter (nouveau)</i> : (article L. 131-31 du code pénal) Peines d'interdiction de séjour sur les réseaux de transport en commun	55

<i>Article 5</i> : (articles L. 18 et L. 78-7 [nouveau] du code de procédure pénale) Simplification des règles de compétence territoriale des procureurs.....	55
<i>Article 6</i> : (articles 78-2-2, 78-2-4 et 529-4 du code de procédure pénale) Extension des possibilités d’inspection et de fouille des bagages accordées aux officiers et agents de police judiciaire.....	56
<i>Après l’article 6</i>	60
<i>Article 6 bis (nouveau)</i> (articles L. 2241-10 et L. 2241-11 [nouveaux], L. 2241-6 et L. 3114-1 du code des transports) : Présentation d’un document d’identité en cas de fraude.....	62
<i>Article 6 ter (nouveau)</i> (article L. 2253-1 [nouveau] du code des transports) : Possibilité donnée à tous les réseaux de transports en commun de se doter de services de sécurité internes	65
<i>Article 6 quater (nouveau)</i> : Fouille des bagages des fraudeurs sans titre d’identité.....	66
<i>Article 6 quinquiés (nouveau)</i> : Rapport sur l’évaluation du coût de la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs	67
TITRE II – DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS	69
<i>Article 7</i> : (article L. 2241-1 du code des transports) Autorisation donnée aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de constater par procès-verbal les ventes à la sauvette.....	70
<i>Article 8</i> : (article L. 2242-6 du code des transports) Modification des caractéristiques du délit d’habitude.....	71
<i>Article 8 bis (nouveau)</i> (article L. 2241-2 du code des transports) : Création d’un délit de soustraction à l’obligation de rester à disposition.....	74
<i>Après l’article 8</i>	76
<i>Article 8 ter (nouveau)</i> : (article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse) Lutte contre les « mutuelles de fraudeurs »	77
<i>Article 9</i> : (articles L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports, L. 113 et L. 166 E [nouveau] du livre des procédures fiscales) Instauration d’un droit de communication entre les exploitants de transports publics et les administrations publiques pour faciliter la recherche des adresses des contrevenants.....	78
<i>Article 10 (nouveau)</i> : (article 529-4 du code de procédure pénale) Levée d’ambiguïté juridique sur la définition de la transaction proposée aux contrevenants.....	81
<i>Article 11 (nouveau)</i> : (article L. 2101-2-1 du code des transports) Prêt de personnel entre différentes entités de la SNCF.....	81
<i>Article 12 (nouveau)</i> : (articles L. 2241-1 du code des transports, L. 511-1 et L. 512-8 [nouveau] du code de la sécurité intérieure) Extension des pouvoirs des polices municipales en matière de police des transports.....	82
<i>Article 13 (nouveau)</i> : (articles L. 2241-1-1, L. 2241-6, L. 2242-5, L. 2242-10 [nouveau] du code des transports) Dispositions diverses relatives à la fraude dans les transports...	86
TITRE III – DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS (<i>Division et intitulé nouveaux</i>)	91
<i>Article 14 (nouveau)</i> : (articles L. 1632-1 et L. 2251-2 du code des transports) Lutte contre les violences à caractère sexiste	91

<i>Titre</i>	93
TABLEAU COMPARATIF	95
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	127

INTRODUCTION

La proposition de loi n° 3109 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 a deux objets distincts. Elle a, à la fois, pour ambition de mieux protéger les transports en commun contre les risques d'attentats et de lutter contre la fraude, les incivilités et la violence au quotidien.

Le Titre premier de cette proposition de loi compte six articles ayant pour objectif de mieux prévenir les actes terroristes et les atteintes à la sécurité publique dans les transports en commun, en particulier ferroviaires ou guidés.

Les transports en commun constituent depuis plusieurs décennies, en raison de leur vulnérabilité, une cible privilégiée des terroristes. Lieu clos laissant peu de possibilité de fuite, véhicules en mouvement, empruntés aux heures de pointe par un grand nombre d'usagers, les métros, tramways, bus et trains ont été la cible de groupes terroristes dans de nombreux pays : attaques au gaz sarin dans le métro de Tokyo en 1995, attentats dans le RER parisien en 1995 et 1996, attentats dans des trains de banlieue à Madrid en 2004, attentats dans le métro et un bus à Londres en 2005, attentats dans le métro de Moscou en 2004 et 2010, attentats quasi quotidiens dans les bus au Proche ou au Moyen-Orient... Le 21 août 2015, c'est un train Thalys reliant Amsterdam à Paris qui était la cible d'un nouvel attentat.

Face à ces agissements aveugles et inadmissibles, le législateur a le devoir de prendre les mesures nécessaires à la protection de la population. En clarifiant et en renforçant les pouvoirs des services de sécurité des exploitants de réseaux ferrés ou guidés tout en augmentant le contrôle exercé par la puissance publique sur ces services, la proposition de loi vise d'une manière équilibrée à atteindre ce premier objectif.

Pour cela, la proposition de loi autorise, entre autres mesures, les agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP à inspecter visuellement les bagages et à les fouiller avec l'autorisation de leurs propriétaires, ainsi qu'à procéder à des palpations de sécurité. Pour une plus grande efficacité, les possibilités d'agir en civil seront élargies.

Par ailleurs, un certain nombre de règles relatives à la compétence territoriale des procureurs ou à la possibilité pour les agents de police judiciaire de constater par procès-verbaux les infractions à la police du transport seront simplifiées et éclaircies.

Le Titre II de la proposition de loi s'attaque à un autre fléau, *a priori* moins dramatique qui n'était pas l'objet initial de ce texte mais qui devient un sujet majeur pour les pouvoirs publics et les exploitants de transports : le non-respect de plus en plus fréquent des règles de droit dans les transports en commun, qu'il s'agisse de la fraude tarifaire, des incivilités, des violences ou du non-respect des règles de sécurité.

Dans son rapport annuel paru en février 2015, la Cour des Comptes évalue la fraude à 5 % des recettes commerciales, chiffre qui peut, dans certains cas, atteindre 20 %. Il s'agit souvent d'une fraude comportementale, assumée et revendiquée comme l'attestent les sites internet ou des applications téléphoniques qui incitent à ne pas payer l'utilisation des transports en commun, à prévenir de la présence de contrôleurs ou d'agents de sécurité et à mutualiser le paiement des éventuelles amendes.

Si les contrôleurs sont autorisés à recueillir les identités des fraudeurs, ils sont démunis devant la mauvaise volonté des intéressés qui indiquent le plus souvent ne pas être porteurs de document d'identité et déclarent une fausse adresse. En effet, la vérification de la déclaration d'identité ne peut être réalisée que par un officier de police judiciaire, pas toujours joignable. Et, s'il est prévu que le contrevenant est tenu de rester à disposition jusqu'à l'arrivée de la police, rien ne permet concrètement aux contrôleurs de le retenir s'il décide de partir. C'est la raison pour laquelle la SNCF et la RATP ne recouvrent en moyenne que 14 % des amendes forfaitaires infligées aux contrevenants.

Mais au-delà de la seule fraude, c'est le non-respect de tout un ensemble de règles qui génère un sentiment de malaise dans les transports. En 2013, près d'un usager sur deux déclarait se sentir en insécurité dans les transports en commun, ce taux s'élevant à près de 60 % pour les usagers du RER francilien. Selon une étude réalisée par le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes, 100 % des femmes interrogées ont déjà été importunées dans les transports en commun en Seine-Saint-Denis et en Essonne.

Dans l'optique de remédier à cette délinquance quotidienne, la proposition de loi se fixe comme objectif de renforcer les pouvoirs des agents des services internes de sécurité des exploitants de réseaux ferroviaires pour leur permettre de lutter contre la vente à la sauvette dans les gares ou stations, mais aussi de renforcer la lutte contre les fraudeurs « routiniers » en abaissant de dix contraventions à cinq le seuil à partir duquel les contrevenants sont considérés comme des fraudeurs « d'habitude ». Enfin, un droit de communication entre administrations devrait permettre de faciliter la recherche des adresses des fraudeurs pour augmenter le taux de recouvrement des amendes forfaitaires.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, au cours de ses réunions du mardi 8 décembre 2015, 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, sur le rapport de M. Gilles Savary.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous examinons à présent la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux, Gilles Savary et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen (SRC), relative à la prévention et à la lutte contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs, pour laquelle nous avons nommé Gilles Savary, rapporteur.

Je vous rappelle que le Gouvernement a engagé la procédure accélérée sur cette proposition de loi le 19 octobre 2015. En outre, la Commission des lois s'étant saisie pour avis, elle a examiné le texte ce matin. J'ai donc le plaisir d'accueillir à cette réunion son rapporteur pour avis, M. Sébastien Pietrasanta. L'examen de cette proposition de loi en séance publique est prévu le mercredi 16 décembre au soir et peut-être le jeudi 17 décembre au matin.

À l'issue du délai de dépôt, le secrétariat de la commission a enregistré 117 amendements. Huit d'entre eux ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution : d'une part, les amendements CD30, CD45, CD77 et CD78 de M. Gérald Darmanin qui créent une nouvelle charge publique, soit pour les régions, soit pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ; d'autre part, les amendements CD31, CD36, CD79 et CD80 du même auteur, qui prévoient le transfert d'une charge publique entre collectivités publiques. Restent donc en discussion quatre-vingt-dix-neuf amendements.

M. Gilles Savary, rapporteur. Cette proposition de loi a connu un parcours un peu chaotique. Elle a commencé à être élaborée à la demande de la SNCF et de la RATP sur le thème de la lutte contre la fraude, qui atteint 300 millions d'euros à la SNCF, 180 millions à la RATP, et prend un tour chronique, c'est-à-dire comportemental : elle ne touche pas uniquement les nécessiteux et les gens en difficulté qui eux, sont couverts, par plus de 500 millions d'euros de compensations de service public. Cette fraude prend aussi un tour très organisé puisque des réseaux de fraudeurs s'organisent désormais systématiquement pour ne plus payer les transports publics. Or, même si ces services publics n'ont pas de prix dans l'esprit de nos concitoyens, ils ont un coût particulièrement élevé : les transports publics s'apparentent à cet égard à de

l'industrie lourde... On assiste de plus en plus à un découplage entre le coût et les recettes d'exploitation, quel qu'en soit d'ailleurs le succès. Et cet écart en vient à menacer l'équilibre de nos systèmes de transports – que ce soit en termes de réinvestissement, d'entretien ou de maintenance.

Notre travail sur ce sujet a commencé en avril, avant d'être percuté de plein fouet par les événements du 21 août dernier : l'attentat miraculeusement manqué – si je puis dire – du Thalys, qui m'a amené à retarder le dépôt de cette proposition de loi que j'avais travaillée tranquillement mais de façon très approfondie, à grand renfort de visites de terrain et d'auditions. Nous avons alors réorienté la proposition de loi vers la lutte contre les actes terroristes et le renforcement des mesures de sûreté.

Il en découle un texte organisé en deux titres dont le premier, essentiellement relatif aux mesures de sûreté, a finalement pris la plus grande place. Nous avons hésité à y associer la fraude : il pouvait paraître inconvenant de donner l'impression de profiter des drames que nous avons vécus pour nous faire les poches... J'ai finalement proposé de conserver ces dispositions de lutte contre la fraude, pour plusieurs raisons.

D'abord, on s'aperçoit que la systématisation de la fraude crée des incivilités et génère très souvent de violents dérapages conduisant de plus en plus de contrôleurs à exercer leur droit de retrait. La frontière était donc tenue entre la fraude systématique et la menace contre l'ordre public – sans aller jusqu'au terrorisme.

Ensuite, la lutte contre la fraude vise aussi à trouver des moyens pour financer la sûreté. Il serait extrêmement choquant que le financement de la sûreté – qui n'est pas l'objet de ce texte mais qui devient un sujet obsédant pour les compagnies de transport et qui représente un coût considérable en vidéosurveillance, en réorganisation de flux dans les gares, en portiques, en recrutements nouveaux, en formation et en équipements des personnels – ne soit assuré que par ceux qui consentent à payer.

Malgré les objections de certains collègues, la lutte contre la fraude et le renforcement de la sûreté ainsi que la prévention des actes terroristes me semblent des sujets complémentaires, sans être tout à fait identiques.

Le titre premier, qui est peut-être le plus important, prévoit une série de dispositions juridiques nouvelles permettant d'améliorer les capacités d'action des services de sûreté. Au tout début, d'ailleurs, ce texte était très axé sur la région parisienne. Mais je pense qu'il n'est pas possible de considérer que des Lyonnais en danger sur leur réseau ne doivent pas être traités de la même manière par la loi que des Parisiens en danger sur leur. La réflexion doit porter sur l'ensemble des réseaux de transports. J'espère d'ailleurs que la sûreté sera une compétence supplémentaire pour les collectivités locales et je regrette que, pour des raisons

que je ne comprends guère, plusieurs amendements de M. Gérard Darmanin aient été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution.

Je voudrais aussi préciser les lignes directrices qui ont présidé à cette proposition de loi.

Première ligne directrice, on ne part pas de rien, il faut le dire et le répéter. D'énormes moyens sont déployés pour assurer la sûreté des voyageurs. D'abord les 2 000 gendarmes et policiers spécialisés de la police ferroviaire nationale, avec un savoir-faire spécifique, qui peuvent faire appel au besoin à la gendarmerie classique et à des unités mobiles pour des missions ponctuelles. Ce à quoi il faut ajouter 1 200 agents au sein d'une sous-direction de la préfecture de police de Paris, pour l'Île-de-France, et 2 800 agents de la Sûreté générale (SUGE) c'est-à-dire du service de sûreté de la SNCF. Viennent enfin les 1 250 agents du Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR), que vous voyez en tenue dans les couloirs du métro, sans parler des douanes et de la police de l'air et des frontières qui elles aussi peuvent intervenir. Telles sont les forces de l'ordre dédiées à la sécurité de nos transports collectifs – essentiellement les réseaux ferrés, mais également les bus et les tramways. Je ne compte évidemment pas les agences de sécurité privées auxquelles peuvent aujourd'hui recourir les réseaux de province, agences contrôlées par le ministère de l'intérieur via le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

Enfin, il y a l'aspect matériel des choses : on compte, par exemple, 510 caméras dans la seule gare du Nord. Des caméras ont été installées dans la plupart des gares fréquentées par plus de 30 000 personnes – seules les toutes petites gares de province ne sont pas équipées. Paris dispose d'un centre opérationnel absolument remarquable, que je vous invite à aller visiter à la RATP, dans lequel sont réunis les services de sûreté de la RATP, les services de sûreté de la SNCF et la police ferroviaire, ce qui leur permet d'intervenir très rapidement. Ayant eu l'occasion d'assister « en direct » à des agressions sur un quai de banlieue, j'ai pu noter la rapidité d'intervention et de mobilisation des services présents sur place.

Autrement dit, ce n'est pas rien. Mais on peut faire mieux. Au-delà des moyens précités, améliorer la sûreté suppose de recourir à la loi pour accroître les possibilités juridiques des différents acteurs de terrain, mais aussi par des moyens supplémentaires, ce qui ne relève pas directement de la loi. On m'a notamment demandé si nous allions autoriser les portiques dans la loi. Il est toujours possible d'en installer où et quand on veut : ce n'est pas une question de loi mais de moyens, de politique ferroviaire et de politique de sûreté.

On va tenter d'installer des portiques dans le Thalys. Rappelons à ce propos, même si c'est trivial, qu'un train n'est pas un avion et qu'une gare n'est pas un aéroport. La gare du Nord accueille 201 millions de personnes par an et la gare Saint-Lazare, 102 millions. Le total des voyageurs en avion par an en France s'élève à 140 millions, tous aéroports confondus ; pour les voyages en train, c'est

2,5 milliards... Les proportions sont donc radicalement différentes. Quand on prend l'avion, on part loin si bien que l'on accepte de passer par une salle d'embarquement après un filtrage qui suppose des files d'attente. Les 7 millions de personnes, dont 5,5 à 6 millions en Île-de-France, qui voyagent dans les trains du quotidien, ont besoin de pouvoir sauter d'un train à l'autre. On se lève déjà très tôt pour aller au travail ; on n'a pas le temps de passer par trois salles d'attente parce qu'on a trois correspondances... L'essentiel réside donc dans les moyens humains et la vidéosurveillance. Jamais on ne pourra faire de nos gares des aéroports, sinon les trains du quotidien deviendront un enfer : il faudra se lever à deux heures du matin pour arriver à huit heures à son travail et rentrer chez soi à vingt-trois heures ! C'est déjà compliqué pour les Parisiens ; comment pourront-ils faire autrement ? Il faut donc savoir raison garder.

N'oublions pas non plus un autre principe : pour une masse de gens, le transport, c'est la vie quotidienne. Le risque zéro n'existera jamais, à moins de renoncer à vivre. J'ai entendu beaucoup de surenchères : certains en veulent toujours plus comme si l'on pouvait faire croire que demain, grâce à la loi, il n'y aura plus aucun risque, même en état de guerre. C'est comme si on expliquait qu'il est possible d'intervenir en Irak ou en Syrie avec zéro bombardement... On sera toujours exposé mais ce texte vise – comme les expérimentations menées sur le Thalys et les recrutements supplémentaires en cours à la RATP et à la SNCF – à faire en sorte de resserrer les mailles de notre filet de sûreté et de prévention, de créer de l'insécurité pour ceux qui voudraient nous mettre en insécurité en multipliant les dispositifs aléatoires et les possibilités d'intervention sur renseignement, pour les services de sûreté mais aussi pour les forces de maintien de l'ordre.

Deuxième ligne directrice : nous ne cédon pas à la tentation de transformer d'un coup de baguette magique tous les agents de sûreté du pays en policiers et en gendarmes. Il y a dans une démocratie une ligne rouge entre les forces de l'ordre, qui ont une formation, une éthique et des modalités d'intervention particulières, sous le contrôle du juge, et les forces de sûreté. Nous maintenons donc nos forces de l'ordre dans le champ du maintien de l'ordre et nos forces de sûreté dans celui de la sûreté, même si nous conférons à ces dernières des prérogatives plus importantes qu'actuellement.

Voilà les quelques principes qui ont présidé à l'élaboration de ce texte important qui devrait pouvoir être appliqué rapidement, raison pour laquelle la procédure accélérée a été choisie.

Ce texte comporte neuf articles.

L'article 1^{er} autorise les agents de sûreté de nos réseaux de transports publics – et par extension, je l'espère, les agents de sûreté des réseaux de transports locaux – à procéder à des palpations de sécurité, des fouilles de bagages et des inspections visuelles de façon aléatoire et générale, autrement dit en dehors d'opérations ponctuelles. Ils pourront le faire partout où ils se trouveront, y

compris sur signalement évidemment, comme le font la douane auprès des voyageurs débarquant en gare du Nord du Thalys ou encore le GPSR de la RATP derrière les portiques. Ces agents pourront intervenir à tout moment. C'est là une extension de compétences extrêmement importante.

L'article 2 renforce en contrepartie le contrôle exercé sur ces agents, que nous plaçons sous l'autorité de la police et de la gendarmerie, autrement dit du ministère de l'intérieur, qu'il s'agisse de leur formation ou du suivi de leur entraînement. C'est une nouveauté car jusqu'à présent, ces services étaient autonomes. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis de la Commission des lois, rappelait ce matin que les services de sûreté des chemins de fer ont précédé la création de la SNCF : ils existaient dès la fin du XIX^e siècle alors que la SNCF n'a été créée qu'après 1937. Il s'agit donc de services maison très anciens ayant une formation très étendue, généralement encadrée par des policiers ou anciens policiers – souvent des commissaires de police : il ne faut pas croire que ces services soient totalement hors sol. Mais nous pensons qu'il est important d'introduire de la rigueur dans leur tutelle. C'est pourquoi ils dépendront du ministère de l'intérieur.

L'article 3 permet aux agents d'exercer leur mission en dispense du port de la tenue réglementaire. Il s'agit là de reprendre une disposition supprimée en 2005, car les agents peuvent être très efficaces en civil avec port d'arme, en particulier sur des lignes « turbulentes » qui connaissent un grand nombre d'agressions. Dans ce cadre, sur proposition de collègues ici présents, nous allons vous proposer plusieurs amendements visant à lutter contre le harcèlement, en particulier sexuel, dont sont victimes les femmes dans les transports. quinze jours ou trois semaines d'intervention en civil peuvent considérablement assainir la situation sur des lignes où sont constatées des tensions particulières. Cela peut concerner des lignes ciblées, mais aussi les emprises des gares.

L'article 4 élargit aux agents de police judiciaire – gendarmes, douaniers et policiers – la possibilité de constater par procès-verbaux les infractions à la police des transports. Ainsi, s'ils constatent occasionnellement une infraction susceptible de porter atteinte à la sécurité des biens et des personnes, ces agents pourront désormais intervenir même si la police des transports ne fait pas partie de leurs champs de compétences.

L'article 5 introduit une simplification des règles de compétence territoriale des procureurs en matière de contrôles, de vérifications et de relevés d'identité, grâce à la désignation d'un procureur unique pour un trajet traversant plusieurs juridictions. À l'heure actuelle, le procureur compétent est celui du département où se produit la voie de fait, ce qui complique les choses lorsqu'il s'agit de trains à grande vitesse. Le procureur compétent sera désormais celui du ressort dans lequel se situe la gare de départ ; si la gare de départ se situe hors du territoire national, c'est le procureur de la gare d'arrivée qui sera compétent.

L'article 6 permet à la police judiciaire de procéder, en vue de prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille, avec l'accord du possesseur ou à défaut sur instruction du procureur de la République. Les services de sûreté peuvent procéder à des fouilles, mais ne peuvent l'imposer à un passager sans son consentement : c'est toute la frontière entre les forces de l'ordre et les services de sûreté, qu'il ne faut surtout pas franchir si nous ne voulons pas que notre État de droit se transforme un État de cow-boys... Mais nous avons introduit par amendement une disposition prévoyant qu'à défaut de consentement, l'exploitant peut interdire l'accès au train. Ainsi, cet article permettra d'interdire l'embarquement d'un passager refusant des palpations, fouilles ou inspections visuelles, comme cela existe dans le transport aérien. Reste à savoir comment réagira le Conseil constitutionnel... Interdire l'accès au train, c'est beaucoup plus lourd au regard des libertés que d'interdire l'accès à un avion.

Les trois articles du titre II concernent la fraude. L'article 7 permet aux agents de sûreté de la SNCF et de la RATP de constater par procès-verbaux le délit de vente à la sauvette lorsque celui-ci est commis dans les gares et les dépendances du domaine public ferroviaire. La vente à la sauvette concerne le trafic de billets, y compris de faux billets.

L'article 8 propose d'abaisser de dix à cinq le nombre d'infractions sur une période inférieure ou égale à douze mois caractérisant le délit d'habitude, sévèrement réprimé.

L'article 9 instaure un droit de communication entre les exploitants de transports publics et les administrations publiques, afin de faciliter la recherche des adresses communiquées par les contrevenants et d'améliorer le recouvrement des amendes. Actuellement, ce taux de recouvrement est de 14 %. Autrement dit, les contrôleurs pédalent à vide... Ils travaillent beaucoup, en tout cas ceux qui l'acceptent, pour peu de rendements. Ce qui explique, en plus des petites violences dont ils sont quotidiennement victimes, leur faible motivation. La communication des données personnelles se fera sous l'autorité de l'État et dans le respect des prescriptions de la CNIL. Les entreprises de transport n'auront pas un accès direct aux données personnelles, c'est une structure intermédiaire placée sous le contrôle du ministère de l'intérieur qui, à la demande de ces entreprises, s'emploiera à identifier l'adresse en vue du recouvrement.

Telles sont, mes chers collègues, les principales dispositions de cette proposition de loi, que vos nombreux amendements permettront d'améliorer substantiellement, ce qui en fera un texte de très bonne tenue.

M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis de la commission des lois. Monsieur le président, mes chers collègues, je vous remercie de m'accueillir au sein de la commission du développement durable pour présenter le rapport établi sur cette proposition de loi par la commission des lois. Je serai très bref dans la mesure où le rapporteur Gilles Savary a déjà largement exposé les enjeux du

texte et où, au cours des dernières semaines, nous avons tous deux travaillé en parfaite intelligence.

La commission des lois s'est réunie ce matin pour examiner ce texte auquel, sans surprise, elle a délivré un avis favorable. La sécurisation de nos moyens de transport collectifs doit constituer une priorité qu'ont renforcée les événements tragiques des dernières semaines. Pour autant, nous nous sommes attachés à ce que la légitime demande de sécurité ne vienne pas empiéter sur les droits fondamentaux et sur les libertés des personnes. Je pense pouvoir dire, parce que c'est un objectif partagé par tous, que nous y parviendrons.

Des trente-sept amendements qu'elle a examinés, la commission des lois a adopté douze propositions d'amélioration sur la proposition tantôt de son rapporteur, tantôt de son président, tantôt des deux à la fois. Je veux en profiter pour saluer l'attitude constructive de l'opposition qui a contribué à l'élaboration du texte et dont les préoccupations ont été plus souvent satisfaites que le contraire. J'aurai l'occasion de les présenter en profondeur au cours des débats, mais je vais tout de même en mentionner dès maintenant les thèmes principaux.

Pour éviter les questions de constitutionnalité que ne manqueraient pas de soulever des fouilles et des palpations sans consentement de l'intéressé ni aval de l'autorité judiciaire, nous proposons d'ouvrir aux agents de sûreté la possibilité de refuser l'accès au train ou à la gare aux personnes qui refusent de se prêter à un contrôle, de la même façon que celui qui refuse d'ouvrir son sac ne peut pénétrer dans un stade ou dans un grand magasin.

Nous proposons de renforcer la qualité des formations délivrées aux agents de la SUGE et du GPSR en confiant au Conseil national des activités privées de sécurité une supervision sur leur contenu. C'est une mission que le CNAPS exerce déjà pour toutes les autres formations aux métiers de la sécurité depuis la loi Rebsamen de 2015.

Nous demandons que les forces de police et de gendarmerie fassent annuellement état des contrôles et des actes de supervision des services de sécurité de transports qu'elles auront diligentés. Nous souhaitons en effet que ce contrôle soit réel et non simplement théorique.

Nous souhaitons conditionner l'activité des agents opérant en civil à un arrêté préalable du préfet, qui détermine les modalités de temps et de lieu de cette autorisation. Pour l'heure, le texte initial nous semble aboutir à une forme d'autorisation permanente dans toutes les gares et dans toutes les voitures, ce qui n'est guère satisfaisant.

Nous proposons de mettre un terme aux « mutuelles de fraudeurs » en faisant de leur activité un délit sur le modèle de ce que prévoit la loi sur la liberté de la presse. Comme vous le savez, certains construisent des systèmes d'assurance et jouent sur les probabilités de contrôle pour voyager gratis ou presque. En sanctionnant l'hébergeur du service en question, nous dissuaderons les vocations.

Nous prévoyons un mécanisme de criblage pour 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, afin de mieux contrôler certains personnels recrutés ou affectés sur des fonctions sensibles. Les événements récents ont souligné la nécessité de ce mécanisme, qui devrait d'ailleurs excéder le champ des seuls transports de voyageurs.

Un autre amendement, à mon initiative, précise 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 désormais un délit. Les contrôleurs se plaignent amèrement de ne pas disposer des moyens de retenir un contrevenant le temps d'exposer la situation à un OPJ, seul à même de décider un contrôle d'identité. Ce dispositif permet de ne pas créer une forme de rétention administrative, que le juge constitutionnel censurerait très probablement, mais de parvenir à un résultat très similaire : une fuite serait alors un flagrant délit, permettant de mettre en œuvre des mesures coercitives à l'encontre de l'auteur de l'infraction.

Enfin, sur l'article 9, le président de la commission des lois a tenu à préciser explicitement l'application des dispositions de la loi « Informatique et libertés ». Je sais que cette préoccupation est partagée sur plusieurs bancs. Le renvoi opéré garantit la consultation de la CNIL sur les décrets d'application, le pouvoir de contrôle et de sanction de cette même CNIL, et l'application des règles classiques en termes de protection des données personnelles.

Mes chers collègues, telles sont les recommandations de la commission des lois. Je ne doute pas qu'elles seront entendues avec intérêt pour améliorer cette proposition de loi qui était bienvenue il y a deux mois et qui nous semble, à tous, nécessaire désormais.

Mme Marie Le Vern. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, chers collègues, la France a été touchée au cœur par les terribles attentats qui ont frappé Paris.

Aucun d'entre nous n'aurait imaginé que nous examinerions cette proposition de loi dans de telles circonstances, à la lueur d'une si terrible actualité. Ici, dans ces murs, la représentation nationale a le devoir de légiférer dans l'apaisement. Ne tombons pas dans le piège que nous tendent les terroristes qui espèrent que la colère et l'indignation légitime qui emportent la nation trouveront chez certains, y compris dans nos rangs, leur expression dans des amalgames injustes et des passions fratricides. L'unité nationale est la seule réponse, les pouvoirs publics sont mobilisés et nous prenons nos responsabilités.

Cette proposition de loi traite de manière transversale de la sécurité dans les transports. Les atteintes à la sécurité prennent des visages différents, elles appellent donc des dispositifs variés, mais aussi une réponse politique homogène. C'est cet impératif que nous entendons satisfaire.

Le texte dont nous débattons aujourd'hui a été élaboré durant plusieurs mois par notre rapporteur, pour répondre aux conclusions du Conseil national de la sécurité dans les transports en commun d'octobre dernier. Cette PPL n'a donc pas été rédigée sous le coup de l'émotion.

Elle renvoie à plusieurs enjeux : la prévention des actes terroristes, la lutte contre les actes de fraude et, plus largement, les actes d'incivilité dans les transports publics.

Nous devons impérativement, et sans plus tarder, nous doter des outils juridiques permettant une véritable action de protection contre les attaques terroristes – la tentative avortée du Thalys cet été a illustré cette impérieuse nécessité.

Il nous faut aussi réduire la fraude, premier facteur d'insécurité au quotidien dans les transports. Je rappelle que, chaque jour, 10 millions de Français sont usagers des transports publics de voyageurs. Un exemple édifiant : la moitié des agressions dont sont victimes les contrôleurs sont le fait de fraudeurs. Oui, la fraude génère un sentiment d'impunité qui se traduit également en termes d'incivilités et d'actes de dégradation ou de vandalisme dont pâtissent les usagers. Elle représente aussi un manque à gagner pour les sociétés de transport et les AOT, que l'on ne peut plus ignorer dès lors que l'on ambitionne sérieusement l'ensemble des investissements nécessaires à la mise en sécurité des lieux et véhicules de transports publics, tel que les portiques de sécurité, et à la formation du personnel.

Faire des transports publics de voyageurs un lieu plus sûr, quelle que soit la menace, pour nos concitoyens, usagers quotidiens ou occasionnels, pour le personnel, mais aussi pour ceux qui visitent notre pays, voilà l'objectif simple et impérieux de cette PPL.

Ainsi, les prérogatives des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, les seuls dont les pouvoirs sont spécifiquement codifiés et dont l'expérience est depuis plusieurs décennies reconnue de tous, vont être étendues à la fouille, à l'inspection visuelle de bagages, aux palpations de sécurité, aux patrouilles en civil. Ces mesures, prévues pour des situations exceptionnelles et encadrées, devront conditionner l'accès aux véhicules de transport le cas échéant.

Concernant la lutte contre la fraude, qui a aujourd'hui pris des dimensions insupportables, non seulement économiquement pour les transporteurs, mais surtout pour les passagers et les personnels, la PPL instaure des dispositifs permettant d'améliorer significativement le taux de recouvrement des amendes, qui aujourd'hui ne dépasse pas les 10 % à la SNCF et 14 % à la RATP. L'article 9 sur le droit de communication permettra d'accéder aux coordonnées certifiées des fraudeurs. L'article 8 modifie les caractéristiques du délit d'habitude.

Bien entendu, les articles de cette PPL appellent plusieurs enrichissements. Le groupe socialiste, républicain et citoyen en portera, notamment pour étendre certaines prérogatives inscrites à l'article 1^{er} aux contrôleurs de tous les transports publics de voyageurs sur le territoire. La sécurité ne concerne pas que l'Ile-de-France ; l'ensemble des réseaux qui maille le pays sont des cibles potentielles. Pour les petits transporteurs, les petites AOT, le premier relais de sécurité dans les véhicules, ce sont les contrôleurs, auxquels nous proposerons d'étendre la possibilité d'effectuer des inspections visuelles de bagages.

Enfin, le groupe SRC portera une série d'amendements permettant d'enrichir la PPL d'un titre supplémentaire relatif à la lutte contre les violences et les harcèlements sexistes dont sont victimes les femmes dans les transports. La statistique « 100 % de femmes ont été victimes de harcèlement dans les transports » a été avancée par le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes. Même s'il est difficile de vérifier scientifiquement ce chiffre, il a le mérite d'attester l'importance du phénomène et l'absence de prise de conscience collective. Nous entendons y mettre un terme.

Lundi 9 novembre, Mme Pascale Boistard et M. Alain Vidalies ont lancé une campagne nationale de sensibilisation. Elle doit permettre d'alerter chacun sur cette réalité qui touche la moitié des usagers des transports. Nous avons souhaité l'accompagner sur le plan législatif. Je vous proposerai que la formation des agents de sécurité interne de la SNCF et de la RATP intègre ces violences spécifiques qui appellent des réponses particulières. Je proposerai également, au nom de mon groupe, que soit précisée la responsabilité des AOT dans la lutte contre ces actes, pour qu'ils rendent compte annuellement de leurs actions en la matière.

Lutte contre le terrorisme, lutte contre la fraude, lutte contre les violences sexistes : les atteintes à la sécurité des voyageurs sont multiples. Nous y répondons sereinement et efficacement avec cette proposition de loi.

M. Gérard Darmanin. Après les événements tragiques que nous avons connus, cette proposition de loi est bienvenue. Le renforcement de la lutte pour la sécurité ne concerne pas que l'Ile-de-France, la RATP et la SNCF, elle concerne bien évidemment toutes les AOT. Il n'y a pas de « petites AOT », de même qu'il n'y a pas de « petits maires »...

En tant que vice-président de la communauté urbaine de Lille, je m'étonne que mes amendements soient tombés sous le coup de l'article 40. J'espère que le rapporteur fera un effort en séance publique, car ce sont des amendements de bon sens.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. En application du règlement, et suite à ma consultation, c'est M. Gilles Carrez, président de la commission des finances, qui a rendu cet avis.

M. Gérard Darmanin. On n'est jamais trahi que par les siens ! (*Sourires*)

M. le président Jean-Paul Chanteguet. C'est vous qui le dites !
(*Sourires*)

M. Gérard Darmanin. Sur le terrorisme, nous vous soutenons totalement, monsieur le rapporteur. J'espère que vous réserverez un sort favorable à l'amendement de notre collègue Valérie Pécresse, et dont je suis signataire, qui prévoit que les autorités de transport, la RATP et la SNCF, puissent avoir communication par le représentant de l'État des employés fichés « S ».

Sur la sécurité et la fraude, j'entends le questionnement de nos collègues. S'il n'existe pas de lien direct entre la sécurité et la fraude, il y a néanmoins un lien entre fraude et délinquance. Certes, tous les fraudeurs ne sont pas des délinquants – beaucoup sont des cols blancs –, mais les agresseurs n'ont souvent pas de titre de transport : le cas de l'homo economicus, qui calcule qu'il n'a qu'une chance sur dix de se faire attraper, est malheureusement assez répandu dans toutes les catégories de population. Mais il est rare que celui qui met le bazar dans un train ou qui agresse soit en possession d'un billet dûment payé... Les autorités organisatrices de transport ont essayé bon an mal an d'améliorer la sécurité et la lutte contre la fraude, avec des moyens limités en Ile-de-France et totalement insuffisants en province.

Sur la question du recouvrement des amendes, il est vrai que le métier de contrôleur n'est pas très attrayant. Il est vrai également que les organismes de transport, en province comme en Ile-de-France, refusent d'affecter des contrôleurs dans les réseaux de transport après vingt et une heures ou vingt-deux heures en l'absence des forces de l'ordre. Jusqu'en 2014, lorsque la police nationale ou municipale n'était pas présente, aucun contrôle n'était été effectué après vingt heures dans la métropole lilloise, hormis dans la station principale, la gare Lille Flandres, car les contrôleurs eux-mêmes avaient peur pour leur sécurité. Et ce ne sont pas des agents de sécurité, ni même des agents de sûreté : leur métier se borne à contrôler le titre de transport.

Le taux moyen de contrôle se situe entre 3 % et 5 %, pour un recouvrement des amendes de 14 %. Le problème est qu'un usager n'est pas tenu de présenter une pièce d'identité au contrôleur, ce qui est logique puisqu'il n'est pas un agent de sûreté. C'est un vrai sujet, car tant qu'on ne cherche pas le conflit, il n'y a pas de délit ; M. Sébastien Pietrasanta a raison, mais il faudrait aller beaucoup plus loin. Lorsque le contrôlé refuse de présenter une pièce d'identité ou ment effrontément sur son identité, le contrôleur ne peut que le laisser partir... Du coup, on pourrait même dire que les 14 % qui paient leurs amendes sont des fraudeurs qui n'osent pas être de vrais délinquants, puisqu'ils présentent leur pièce d'identité alors que s'ils ne la présentent pas, ils ne seront jamais verbalisés ! Les seules personnes compétentes pour demander une pièce d'identité sont les policiers nationaux et les policiers municipaux, qui peuvent emmener le contrevenant au commissariat ou au poste pour vérifier son identité. Cela fait beaucoup de gens pour contrôler un voyageur sans ticket...

À noter que lutter pour la sécurité et contre la fraude, c'est aussi lutter pour l'environnement, puisque beaucoup de nos concitoyens ne prennent plus les transports en commun à partir d'une certaine heure, préférant leur voiture, notamment les femmes qui ne se sentent pas en sécurité dans les transports en commun. Dans la métropole lilloise, 90 % des femmes se sentent au moins une fois par an en insécurité dans les réseaux de transport.

Un autre amendement de Valérie Pécresse introduit l'obligation pour les usagers d'avoir une pièce d'identité lorsqu'ils empruntent les transports en commun, hormis pour les mineurs, ce qui permettrait aux contrôleurs de la demander et faciliterait la tâche des policiers. Cela permettrait ainsi de lutter contre le terrorisme, mais aussi contre la fraude et de ne plus en rester à ce taux de recouvrement de 14 %.

Le faible taux de recouvrement renvoie à la question du travail du Trésor Public. Que deviennent toutes ces amendes ? Il renvoie, en outre, à la question du coût : plus on met de contrôleurs, plus cela coûte, moins cela encourage les AOT à recruter des contrôleurs... C'est un théorème à la Shaddock auquel cette proposition de loi doit mettre au plus vite un terme.

Lutter pour la sécurité et contre la fraude, c'est également lutter pour l'emploi. Je reçois dans ma permanence des gens qui refusent un travail dans d'autres communes de ma circonscription car ils ne possèdent pas de voiture et refusent d'emprunter les transports en commun tard le soir par peur des agressions, notamment sexuelles. Cela vaut pour nombre de personnes, en particulier les femmes, mais également pour tous qui travaillent, en médiation ou « en plein », pour le compte des organismes de transport. Ainsi, le renforcement de la sécurité dans les transports, surtout en province, favoriserait le retour à l'emploi pour un certain nombre de nos concitoyens.

Il y a les portiques, qui détectent les objets métalliques potentiellement meurtriers, mais il y a aussi le contrôle d'accès, qui empêche les gens de frauder. La ville de Lyon, sous autorité socialiste, me semble-t-il, a renforcé le contrôle d'accès dans les transports en commun, ce qui a permis de faire passer le taux de fraude de 17 % à 6 % dans le métro. M. Gérard Collomb réfléchit à présent au contrôle d'accès pour les trams. Un grand nombre d'AOT n'ont pas ce contrôle d'accès, notamment dans la métropole lilloise où la fraude devient explosive : elle atteint 18 %, et un point de fraude coûte chaque année 800 000 euros au contribuable... La démonstration du rapporteur est évidente.

Enfin, il faut se poser la question de l'inégalité entre les territoires en termes de forces de police nationale. Il y a quelques années, ont été créés les services de transport en commun de la police nationale. Dans le Nord, ce sont 120 agents de la police nationale pour 60 stations de métro, 420 bus quotidiens, deux gares parmi les plus importantes de France, et tous les TER en partance de Lille. *Grosso modo*, compte tenu des malades, des gens en formation, des décharges syndicales, cela fait une vingtaine de policiers nationaux en permanence sur le

réseau. Il serait illusoire de demander plus de policiers nationaux. J'ai donc proposé que les organismes de transport extérieurs à Paris aient la possibilité d'avoir des agents de sûreté, comme la RATP et la SNCF, ce qui nous est pour l'heure interdit. J'espère que notre proposition sera retenue.

Les polices municipales elles-mêmes pourraient faire ce travail d'aide au contrôle et de sécurisation. Dans ma commune de Tourcoing, je mets à disposition des policiers municipaux, ce qui a permis de faire baisser la fraude de 50 %. J'avais donc déposé un amendement, et je suis choqué qu'il ait été rejeté au titre de l'article 40, qui prévoit qu'une ville qui met à disposition des policiers municipaux soit rémunérée par l'opérateur privé de transport public de voyageurs. Dans le domaine du sport, quand le PSG organise un match, il demande des renforts de CRS et le club dédommage l'État : c'est prévu dans le code du sport. Je ne vois donc pas pourquoi les communes qui jouent le jeu de la sécurité et la lutte contre la fraude en mettant à disposition des policiers ne seraient pas dédommagées, d'autant qu'un taux de recouvrement d'amende relevé à 45 % rapporterait à la collectivité, mais également à l'organisme de transport.

M. Bertrand Pancher. Cette proposition de loi répond aux attentes de nos concitoyens. Il est urgent de mobiliser l'ensemble des moyens à notre disposition pour lutter contre la fraude et l'insécurité. Pour autant, les avancées que comporte ce texte sont-elles suffisantes ? Je ne le crois pas. Sont-elles importantes ? Ayons l'honnêteté de dire que certaines sont homéopathiques.

Cela m'amène à m'interroger sur le bien-fondé de l'examen aujourd'hui d'un tel texte, alors que l'état d'urgence est toujours en vigueur et que notre pays sera amené dans les prochains mois à s'adapter en matière de sécurité.

En outre, vouloir s'attaquer à tous les visages de l'insécurité par un seul et même texte semble ambitieux, même si l'insécurité dans les transports est une réalité aux multiples facettes. La rédaction de textes distincts nous aurait semblé plus opportune, en permettant de différencier les débats et de les replacer à leur juste niveau.

Certaines mesures figurant dans cette PPL relèvent du bon sens. Elles permettent aux agents de la SNCF et de la RATP de procéder à l'inspection des bagages ou à des palpations de sécurité, ce qui est devenu une nécessité en cas de circonstance grave. La création d'un droit de communication entre les exploitants de transport et les administrations publiques pour vérifier les nouvelles adresses des contrevenants est une bonne chose, de même que le renforcement des sanctions réprimant le délit d'habitude. Enfin, il est important de renforcer les contrôles en civil, et nous approuvons la possibilité pour les agents d'être dispensés du port de la tenue dans des cas particuliers.

Un certain nombre de questions demeure en suspens. *Quid* de la pertinence d'autoriser une inspection visuelle des bagages, leur fouille et une palpation de sécurité si cela ne peut s'effectuer qu'avec le consentement du propriétaire ?

Par ailleurs, si nous comprenons qu'il n'est pas possible logiquement de procéder dans les trains aux mêmes contrôles que dans les avions, il semble primordial de trouver des pistes pour améliorer le contrôle d'identité et des bagages avant de monter dans un train et, à terme, dans certains bus. L'Espagne a réussi à instaurer ces contrôles pour les trains de longue distance. Quelles solutions pouvons-nous trouver de notre côté ? Nous savons que des expérimentations sont menées par la SNCF et nous attendons des préconisations, notamment dans ce domaine.

Pour ce qui est de la fraude, nous ne pouvons que souscrire à la mise en place de sanctions plus fermes pour les contrevenants, mais cela ne nous semble pas suffisant. Si l'instauration d'un droit de communication est une bonne chose, comment cela va-t-il se concrétiser ? L'agent aura-t-il vraiment l'information directe sur l'état civil et l'adresse des fraudeurs ? Nous en doutons. Rien n'est proposé contre les associations de fraudeurs, qui fournissent des outils aux resquilleurs. Il est important de montrer l'exemple en sanctionnant ce genre d'organisation.

Il aurait aussi été souhaitable que le texte fasse référence à la formation du personnel à bord. Les actes commis à bord du Thalys ont montré la vulnérabilité des agents face à des situations extrêmes. Il serait donc plus que pertinent de les former dans l'intérêt général des usagers, mais aussi pour leur propre sécurité.

Nous nous interrogeons aussi sur l'importance des sanctions et des pénalités. Moins les contrôles sont nombreux, plus il est important de relever le niveau des contraventions. Il faut taper fort dans ce domaine.

Cette proposition de loi n'évoque que très peu la question, terrible, des incivilités ou des troubles du comportement dans le métro et le RER. Si l'on compare ce qu'il se passe dans notre système de transports à ceux des pays voisins, on a l'impression qu'il concentre tous les déséquilibrés de la terre ! Si ce problème ne relève pas de la SNCF ou de la RATP, est-ce le rôle de la Mairie de Paris ou des services de santé ? Il suffit de voir l'effarement des touristes étrangers devant le spectacle de ces déséquilibrés qui empruntent le métro, par exemple. Le texte ne traite pas ce problème.

Nous verrons enfin ce qu'apportera cette nouvelle structure qui vise à augmenter le taux de règlement des infractions. C'est en tout cas un premier pas ; si l'on intéressait le secteur privé au recouvrement de ce type d'infraction, il y aurait sans doute de meilleurs résultats. Cela étant, monsieur le rapporteur, nous reconnaissons que ce texte comporte des avancées.

Mme Laurence Abeille. Nous examinons cette proposition de loi dans un contexte très lourd, marqué par les attentats dramatiques du 13 novembre dernier. Il est impossible de ne pas y penser. Toutefois, nous savons que l'on ne fait pas de bonnes lois dans la peur et je nous sais toutes et tous, ici, attachés à garantir nos principes démocratiques et nos libertés publiques.

Cette proposition de loi contient plusieurs dispositions ayant trait à la lutte contre le terrorisme et la fraude. Elle prévoit notamment d'autoriser les agents des services de sécurité de la RATP et de la SNCF, c'est-à-dire le GPSR et la SUGE, à procéder à des fouilles et à des palpations. Les amendements du rapporteur leur permettraient même de contrôler les papiers d'identité et de retenir les fraudeurs pendant une heure. Ce sont des changements importants dans nos principes.

J'ai lu avec attention les remarques du Défenseur des droits sur ce texte, qui sont à l'origine de plusieurs de nos amendements. Le Défenseur des droits a également posé la question de la traçabilité des contrôles afin d'éviter les contrôles au faciès. Nous y reviendrons en séance.

Concernant la sécurité dans les transports, je voudrais dire un mot sur l'importance de la présence humaine, qui a souvent été abandonnée au profit des techniques très coûteuses de vidéosurveillance. En tant qu'usagère des transports en commun de l'Île-de-France depuis de nombreuses années, je n'ai jamais été rassurée par la présence d'une caméra : si j'étais agressée, les auteurs de l'agression seraient peut-être arrêtés, mais le délit n'aurait pas été empêché pour autant !

La question des incivilités et des troubles du comportement est liée à celle du confort des voyageurs. Pendant quasiment quarante ans, aucune infrastructure significative de transports en commun en Ile-de-France n'a été créée. La région continue à lancer de grands travaux pour créer de nouvelles lignes qui, je l'espère amélioreront le confort des voyageurs. Ces conditions de transport ne sont pas sans rapport avec l'accroissement de la fraude et des incivilités.

Par ailleurs, nous allons porter des amendements visant à lutter contre le harcèlement sexiste. C'est un véritable fléau qui concerne 100 % des femmes usagères des transports publics. Après des années de déni, nous saluons le volontarisme du Gouvernement, qui a présenté un plan sur ce sujet. Nous proposons d'aller plus loin, notamment pour imposer aux opérateurs des plateformes de signalement et des arrêts à la demande dans les bus de nuit.

Mme Valérie Lacroute. Le coût de la fraude dans les transports publics en France est estimé à 500 millions d'euros par an. Sans focaliser sur l'Ile-de-France, je rappelle que ce montant représente pratiquement la moitié des investissements réalisés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France... C'est dire l'enjeu de lutter contre la fraude. C'est un impératif économique, car c'est la possibilité de se donner les moyens de financer les investissements nécessaires pour remettre à niveau nos infrastructures et offrir des transports de qualité à nos concitoyens. Quand on prend le train dans ma circonscription de Seine-et-Marne,

c'est, au choix, la lumière ou le chauffage dans les trains... Revenir à des transports de qualité en luttant contre la fraude est un véritable enjeu.

C'est également un impératif démocratique et social. Nous ne pouvons plus accepter de voir autant de gens s'exonérer de participer au financement de ce service public. C'est le symbole même de l'injustice, car ce sont les usagers et les contribuables qui paient pour les fraudeurs.

Il est indispensable que cette loi aille plus loin. Il faut lutter contre la fraude en permettant de recouvrer les amendes. Il faut aussi lutter contre les fausses identités données par les fraudeurs en instaurant l'obligation de porter sur soi une carte nationale d'identité. Il m'est arrivé de recevoir un PV d'infraction : un fraudeur avait donné mon adresse... (*Sourires*) Ce procédé est devenu monnaie courante.

M. Jean-Louis Bricout. Vous n'êtes pas la seule dans ce cas !

Mme Valérie Lacroute. Il est également nécessaire que l'on puisse simplifier et faciliter le travail de la police, notamment au travers de la comparution *via* le smartphone.

Je ne suis pas sûre que cette PPL résolve le problème des fraudeurs récidivistes. Mais vous avez prévu de proposer des amendements qui, je l'espère, permettront d'avancer sur ce point.

Lutter contre la fraude, c'est lutter efficacement contre l'insécurité dans les transports. C'est aussi lutter contre le terrorisme. Certes, cette PPL autorise les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à des palpations. Mais il faut le consentement des intéressés. Il faudrait autoriser la fouille des sacs et refuser l'accès au réseau à ceux qui ne veulent pas s'y soumettre. Il conviendrait aussi de permettre aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de patrouiller et de verbaliser en civil.

Enfin, il est urgent que les employeurs publics et ceux des secteurs dits « sensibles » puissent avoir accès à la liste de ceux de leurs salariés qui font l'objet d'un signalement en fiche S.

M. Guillaume Chevrollier. Les événements que nous vivons rendent particulièrement d'actualité l'examen de ce texte. Renforcer la sécurité est une nécessité. Cependant, comme l'indique l'exposé des motifs, le risque zéro n'existe pas, car il est impossible de surveiller et de contrôler chaque passager dans les transports en commun.

Votre texte aborde deux volets distincts : les actes terroristes et la fraude. Les Français attendent en la matière plus que des effets d'annonce ; ils veulent du concret. Je ne peux qu'approuver toutes les mesures qui vont dans le sens d'une plus grande sécurité. Il est évident qu'il est nécessaire de renforcer le pouvoir des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP, notamment pour la fouille des bagages. C'est une mesure très attendue.

Il faut aussi décloisonner les structures pour être plus efficace et plus réactif.

En ce qui concerne la fraude, qui était l'objet initial de ce texte, il reste beaucoup à faire. Les mesures proposées sont encore timides. La question de la présentation d'une pièce d'identité reste à débattre.

Le taux de recouvrement des amendes est anormalement bas dans notre pays. Il faut y remédier, car c'est inacceptable pour les honnêtes citoyens. Le sentiment d'impunité est beaucoup trop répandu dans le métro : il est choquant de voir des gens enjamber les dispositifs d'accès au vu et au su de tous, en particulier sous les yeux des guichetiers. Cela crée un sentiment d'insécurité préjudiciable et nuit à l'image de notre pays, qui est une destination touristique importante. Si votre texte va dans le bon sens, il ne va pas assez loin. J'espère que son examen permettra de l'améliorer et de suivre l'exemple de ce que font d'autres pays européens qui ont pris des mesures plus drastiques, dans une période où nous avons besoin de plus d'autorité pour améliorer la sécurité.

M. Yannick Favennec. J'approuve votre texte dans sa globalité, mais je m'étonne qu'à aucun moment, il ne mentionne la généralisation de la vidéosurveillance. C'est pourtant devenu un outil indispensable pour les forces de l'ordre et pour dissuader les contrevenants. On pourrait imaginer que cette vidéosurveillance soit installée dans les rames de métro. Qu'en pensez-vous, monsieur le rapporteur ?

M. Jacques Alain Bénisti. Avec certains de mes collègues, nous avons déjà présenté ces propositions en 2012. Mais que n'avons-nous entendu !

Certes, concernant l'ouverture des sacs, notre proposition n'incluait pas l'accord du propriétaire. Les attentats qui ont endeuillé notre pays, le 13 novembre dernier, ont montré qu'il était urgent de voter une telle mesure, mais le fait de demander à un terroriste qui a une bombe dans son sac s'il veut bien l'ouvrir ou d'attendre l'autorisation du procureur de la République me paraît pour le moins compliqué... (*Murmures divers*)

En 2012, j'avais fait une proposition à Manuel Valls, qui avait alors validé les dispositions qui figurent aujourd'hui dans ce texte, mais la question de l'accord du possesseur du sac restait à débattre. Compte tenu de la situation d'urgence approuvée lors du Congrès, nous pourrions faire en sorte que l'accord du possesseur ne soit pas requis.

En ce qui concerne l'obstacle de l'article 40, y a un moyen très simple de le faire sauter : il suffit que le Gouvernement propose les amendements qui conviennent au rapporteur (*Sourires*). S'il y a un consensus au sein de la Commission des lois et de la Commission du développement durable, il nous suffit de suggérer des amendements au Gouvernement pour qu'ils ne tombent plus sous le coup de l'article 40.

Par ailleurs, votre texte ne mentionne pas la question de la vidéosurveillance. Madame Laurence Abeille, lorsque la vidéosurveillance fonctionne, un service de la RATP observe ce qu'il se passe et peut faire intervenir immédiatement les agents de la SUGE pour intercepter l'agresseur. La vidéosurveillance permet de savoir instantanément que l'agression se passe dans telle rame à tel moment. Je vous invite à visiter le centre de sécurité de la RATP dans le métro. Nous nous sommes aperçus, lors d'une visite, de l'efficacité du système et de l'immédiateté de l'intervention suite à des agressions.

Sur les fichiers de police enfin, j'avais commis un excellent rapport avec Delphine Batho. Nous avons réussi à relier les fichiers de la police nationale et de la gendarmerie. Nous avons déposé des amendements, qui avaient été rejetés à l'époque, visant à permettre, avec l'accord de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), d'échanger ces fichiers avec les services publics, s'agissant notamment de la RATP et de la SNCF. Certes, ce sont des domaines extrêmement sensibles s'agissant des libertés publiques, mais peut-on aujourd'hui encore se poser la question ?

M. le rapporteur. Il y a des sujets emblématiques qui, dans l'émotion, ont un lustre particulier. Mais vous le verrez, dans cette proposition de loi, nous en venons à flirter avec les principes fondamentaux du droit et les principes constitutionnels... Je ne suis même pas sûr que toutes nos propositions, une fois votées, passent la rampe. Je ne peux pas aller plus loin dans plusieurs domaines, notamment en ce qui concerne la question du contrôle d'identité. Nous avons déjà amélioré substantiellement la situation.

L'obligation du port de la carte d'identité ne peut pas être imposée seulement dans les transports : elle devrait être générale. Si nous l'écrivions dans ce texte, ce serait faire de l'affichage cosmétique. Le port de la carte d'identité n'est pas lié directement au niveau de sécurité. Les Anglais, qui ont été parmi les premiers à être victimes d'attentats dans les transports, n'ont pas cette obligation puisqu'ils n'ont pas de carte d'identité.

En outre, je rappelle qu'en France, nous sommes dans l'obligation de justifier de notre identité par tous les moyens possibles. Enfin, le contrôle d'identité ne caractérise pas la fraude ; la fraude, c'est l'absence de billet. Et les billets ne sont pas nominatifs, sauf éventuellement – nous allons vous proposer un amendement en ce sens – dans les TGV quand l'informatique de la SNCF se sera adaptée. On peut commencer par le Thalys, qui fait l'objet d'un intense marché noir des billets à Bruxelles où des billets de Thalys de 20 euros se vendent tous les jours sur internet. Nous avons des progrès considérables à faire, sans que les principes généraux du droit français soient bousculés.

L'important, ce n'est pas d'avoir une carte d'identité sur soi. La vraie question, c'est le contrôle d'identité.

II. 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 examine l'amendement CD75 de Mme Valérie Pécresse.

M. Jacques Alain Bénisti. Cet amendement vise à introduire dans le texte le partage d'informations entre l'ensemble des services de sécurité de notre pays afin de communiquer à tous les services publics et aux entreprises des secteurs dits « sensibles » – notamment les entreprises de transports de personnes – la liste de leurs employés fichés S afin d'empêcher leur recrutement ou de permettre de les licencier.

Cela devrait être possible pour le secteur public, mais aussi pour des entreprises privées comme Aéroports de Paris (ADP) dans le transport aérien. C'est un élément qui me paraît aujourd'hui indispensable et légitime.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Le fait de rendre publiques les fiches S ou l'obligation systématique d'informer tout un chacun que tel individu fait l'objet d'une fiche S aboutirait à affaiblir considérablement notre sécurité. Certains en viendraient presque, en ce moment, à demander de publier toutes les semaines les fiches S dans le journal ! Il faut laisser aux services de renseignement le soin de gérer ces fiches. S'ils ne travaillent pas au grand jour, c'est qu'ils ont besoin, parfois, de suivre des gens qui leur font remonter des filatures qui les amènent à des individus encore plus dangereux et à démanteler des organisations entières.

Si nous commençons à « mettre le nez » dans les travaux des services de renseignement et à leur demander de vivre au grand jour, il n'y a plus de services de renseignement. Notre pays sera terriblement affaibli. (*Approbatons*)

Il y a plusieurs amendements portant sur le criblage des personnels. D'ailleurs, la SNCF et la RATP ont pris peur, mais ce n'est pas réglé. Le ministère de l'Intérieur nous a demandé de les retirer et nous a assuré qu'il les redéposerait en séance publique puisque la SNCF et la RATP demandent pratiquement que leur gestion des ressources humaines (GRH) soit faite par le ministère de l'intérieur. Il s'agirait de cribler tout le monde, soit 60 000 personnes rien que pour la RATP !

Les services de renseignement n'ont pas attendu pour donner des informations sur les gens dangereux dans les organisations, qu'il s'agisse de la

RATP, de la SNCF ou d'autres structures. Cela n'est pas rendu public, mais ils le font tous les jours. Il serait extrêmement dangereux que cela soit systématisé.

Avec notre texte, les recrutements et les affectations de personnel seront régulièrement criblés, ainsi que les personnels en place. Ce que nous ne savons pas faire, c'est à quel niveau arrêter tout cela. Non seulement pour les points dits sensibles, désignés comme tels par les préfets, mais au-delà, de nombreuses fonctions potentiellement dangereuses peuvent être exercées par des personnes déséquilibrées, au-delà des terroristes, qui peuvent faire l'objet d'une fiche S et à propos desquelles il faut prévenir les services publics. C'est vrai dans les entreprises de transports, mais cela peut l'être aussi dans nombre d'autres domaines.

J'émet un avis défavorable à cet amendement, non pas parce que je ne souhaite pas que l'on renforce la sécurité et que l'on informe les entreprises de service public, mais parce que si nous commençons à ouvrir le débat sur les fiches S, il sera question d'atteinte à la vie privée puisqu'il s'agit de gens qui ne sont pas encore coupables de quoi que ce soit. Il peut y avoir des erreurs dans les fiches. En outre, le travail des services de renseignement exige une certaine discrétion et l'obligation d'agir et d'en référer à leur tutelle, mais pas forcément d'en référer à des tiers.

M. Gérard Darmanin. Nous allons maintenir notre amendement.

D'abord, nous ne parlons pas de n'importe qui, mais du représentant de l'État, en l'occurrence le préfet. Les services de renseignement, ce n'est pas forcément la Direction générale de la sécurité intérieure (DGSI). Cela peut être les renseignements territoriaux, qui ont un contact régulier avec des responsables, comme les maires, pour leur donner des informations. En l'occurrence, nous ne parlons pas de n'importe qui, mais de présidents d'organismes tels que la SNCF ou la RATP, qui sont en général nommés par l'État.

Par ailleurs, les révélations qui ont été faites aux Français à propos de la présence de centaines de personnes fichées S parmi les personnels de la RATP et de la SNCF sont très inquiétantes, à plus forte raison lorsqu'il s'agit de conducteurs de TGV ou de RER.

Le système que nous proposons existe dans certains domaines. Dans les centrales nucléaires, par exemple, on n'embauche personne sans avoir pris l'avis du représentant de l'État.

M. le rapporteur. Cela s'appelle une habilitation. C'est autre chose.

M. Gérard Darmanin. On peut jouer sur les mots, monsieur le rapporteur, mais celui qui conduit un TGV a la responsabilité de centaines de personnes. Or l'actualité a montré récemment qu'un excès de vitesse de 50 kilomètres heure sur une ligne à très grande vitesse était malheureusement plus efficace qu'une kalachnikov qui s'enraye dans les toilettes d'un Thalys ! (*Murmures divers*)

Nous faisons entièrement confiance aux services de renseignement, mais les parlementaires ont tout de même le droit de réfléchir à la sécurité de leurs concitoyens.

De toute façon, nous le verrons dans quelques mois ou dans quelques années, vous n'aurez pas le choix. Pensez-vous qu'aller à Roissy un matin avec la Police nationale retirer d'un seul coup leur carte professionnelle à des centaines de personnes soit plus respectueux de la vie privée des salariés ? Le secrétaire général de la CGT lui-même, qui n'a rien d'un représentant d'un parti de droite, a expliqué sur une radio publique que des centaines de ses syndiqués avaient dû être virés parce que l'on avait constaté des dérives radicales. Nous devons donc nous poser la question.

Nous maintenons cet amendement, qui sera probablement rejeté. Nous aurons à nouveau cette discussion en séance publique et nous attendons avec beaucoup d'intérêt les propositions du Gouvernement sur cette question extrêmement importante, qui mériterait, monsieur le président Chanteguet, que le président de la SNCF et la présidente de la RATP viennent nous expliquer ce qu'ils font pour la sécurité de nos concitoyens. C'est un sujet d'actualité qui demanderait à être débattu, en dehors de l'examen d'un texte de loi.

M. Sébastien Pietrasanta. Je peux partager l'idée de transmettre des informations à la direction de la SNCF ou de la RATP sur un certain nombre d'individus occupant des postes clés. Mais je suis en désaccord, pour plusieurs raisons, avec cet amendement tel qu'il est proposé.

D'abord, il y a une méconnaissance de ce qu'est la fiche S. Tous ceux qui sont fichés ne savent pas qu'ils sont surveillés : c'est un outil qui a pour objectif de donner du renseignement lors de contrôles d'identité. Il n'y a pas de numérotation, de critères sur la dangerosité des individus. La numérotation dans les fiches S concerne ce qui est demandé lors des contrôles d'identité, non la dangerosité des individus. Les services de renseignement sont totalement hostiles à la transmission d'informations sur les individus qu'ils surveillent, que ce soit à des entreprises publiques ou à des collectivités territoriales.

Ensuite, votre amendement est un cavalier puisque vous parlez d'employeurs publics ainsi que d'employeurs de secteurs dits « sensibles », sans faire aucunement référence au secteur des transports publics. C'est une difficulté en la matière puisque n'importe quel employeur public, et ils sont nombreux, pourrait être concerné, même si vous renvoyez cela à un décret en Conseil d'État. Le champ est trop large. Car, même si cela ne concernait que la SNCF et la RATP, le groupe SNCF compte 250 000 personnes. La SNCF à elle seule compte 150 000 agents et la RATP 60 000. Ce sont donc plus de 200 000 personnes qu'il faudrait habiliter... Cela n'est pas envisageable : on imagine la charge de travail qui pourrait revenir au ministère de l'intérieur. Et surtout, on ne peut pas traiter de la même manière un guichetier qui vend des billets de train ou de métro et un conducteur de TGV.

Cela étant, monsieur Gérald Darmanin, je partage votre point de vue. Un amendement de la commission des lois prévoit le criblage d'un certain nombre d'individus sur des postes sensibles. Vous avez raison pour ce qui est d'un conducteur de TGV ou d'un aiguilleur, mais il ne faut pas ratisser trop large. Il est impossible de donner une habilitation à 300 000 personnes. Il est nécessaire d'effectuer un criblage. Le rapporteur l'a évoqué, un travail commun est fait en la matière avec le ministère de l'Intérieur pour trouver la bonne formulation et le bon filet d'ici à la séance publique.

Si nous ratissons trop large, demain, il faudra demander l'habilitation des personnes qui remplissent les pots de confitures dans l'agroalimentaire, dans la mesure où l'on peut y introduire des substances toxiques... (*Murmures*)

Il faut opérer un ciblage, comme le prévoit un amendement que je défendrai tout à l'heure.

M. Jacques Alain Bénisti. Comme vient de le dire Gérald Darmanin, c'est le représentant de l'État dans le département qui piloterait l'information auprès des entreprises de transports publics.

Par ailleurs, la procédure serait particulièrement encadrée puisque la liste serait définie par décret en Conseil d'État.

Enfin, le président de la SNCF lui-même a déclaré aux médias, à une heure de grande écoute, qu'il avait absolument besoin d'avoir les renseignements des services de l'État pour savoir si les personnes qu'il emploie pour diriger un aiguillage ou pour piloter un TGV ne sont pas fichées S. C'est dire si le besoin est réel. On pourrait aussi prendre le problème à rebours, en faisant en sorte que le président de la SNCF ou de la RATP puisse demander aux renseignements si l'individu est fiché S.

M. Gérald Darmanin. Nous allons examiner avec attention les amendements de la commission des lois.

Monsieur Sébastien Pietrasanta, la comparaison que vous venez de faire avec la confiture est étonnante. Peut-être est-ce parce que vous avez entendu hier, à la télévision, M. Nicolas Sarkozy parler de rhubarbe... (*Murmures*) Il y a une grande différence entre ceux dont le métier est de mettre des fruits dans un pot de confiture et ceux qui conduisent un TGV à 350 kilomètres-heure. Prenez garde à ne pas dire aujourd'hui le contraire de ce que vous nous proposerez dans quelques mois ou quelques années.

M. le rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement car il oblige les services de renseignement à faire ce qu'ils ne peuvent et ne doivent pas faire pour des raisons professionnelles et de sécurité de nos concitoyens. Mais sur le fond, vous avez raison, des entreprises privées peuvent être dangereuses. Je pense, par exemple, aux raffineries ou aux usines classées Seveso dont les dirigeants doivent être informés de l'éventuelle dangerosité de leurs agents. Le problème est que, tant

qu'il n'y a pas passage à l'acte, on ne dispose pas, à l'heure actuelle, et c'est heureux, des moyens pour procéder à des perquisitions administratives, sauf quand on est en état d'urgence.

Ce n'est pas au préfet d'informer les entreprises. Les quatre-vingt-dix préfets de ce pays ne sont pas tous dépositaires de la sécurité publique et ne savent pas tous comment manier les informations sensibles de nos services de sécurité... Cela vaut mieux, car nos services de sécurité deviendraient de véritables passoires !

Cela dit, ce que vous dites doit être clairement entendu par le Gouvernement qui apportera des réponses – nous en avons discuté avec le ministère de l'Intérieur – en mettant en place des dispositifs de criblage, comme le prévoient des amendements.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je ne crois pas que la fiche S définisse le degré de dangerosité, ce qui est un vrai problème.

La Commission rejette l'amendement.

La Commission examine l'amendement CD38 de Mme Valérie Pécresse.

M. Gérald Darmanin. M. Sébastien Pietrasanta estimait que notre amendement CD75 était un cavalier législatif parce que trop général ; maintenant, c'est le rapporteur qui reproche à notre amendement CD38 d'être trop précis, tout en considérant que la question de l'identité se pose de manière générale.

Je ne pense pas que la pièce d'identité soit une possibilité de lutter contre l'insécurité. Elle permet surtout de lutter efficacement contre la fraude. Lorsque la personne contrôlée n'a pas de pièce d'identité, c'est là que les ennuis commencent pour tout le monde, sauf pour le contrevenant. Soit le contrôleur est obligé de faire monter la pression en appelant un officier de police judiciaire, soit il le laisse partir mais en ayant constaté qu'il fraude et donc qu'elle « enquiquine » la société. Pour vérifier l'identité de la personne, il faudra l'emmener au commissariat car les policiers nationaux n'ont pas les moyens de le faire sur le quai du métro. Mais pour ce faire, il faudra mobiliser trois policiers. Ne pensez-vous pas qu'ils ont autre chose à faire que de vérifier l'identité d'une personne qui fraude, parfois pour moins de deux euros, et alors que l'on cherche à accroître les effectifs de la police ?

Le port d'un titre d'identité dans les transports n'est pas une question idéologique. Il permet de justifier de son identité aux contrôleurs ainsi qu'aux policiers de gagner du temps et de verbaliser sur des bases qui éviteraient que l'on joue ce mauvais tour à Mme Valérie Lacroute alors qu'elle pensait recevoir une lettre d'un admirateur éperdu... (*Sourires*)

Le fait que cet amendement ne concerne que les transports publics n'empêche pas qu'il soit généralisé à d'autres sujets, si le Gouvernement le souhaite. Il permettra à nos services de police de lutter totalement contre la fraude.

M. le rapporteur. Je maintiens que rendre obligatoire le port d'un titre d'identité dans le pays dépasse très largement le domaine des transports. Le Conseil constitutionnel risque de censurer cette mesure.

M. Gérard Darmanin. On verra bien !

M. le rapporteur. Cela ne sert à rien de voter une loi dont tous les articles seraient censurés par le Conseil constitutionnel ! Il faut être le plus rigoureux possible et ne pas vendre notre âme au diable...

M. Gérard Darmanin. Cela n'a rien à voir !

M. le rapporteur. Nous sommes dans un pays démocratique qui a des valeurs. La France est un État de droit et elle entend le rester. Il faut prendre garde à ne pas trop céder à la panique ou à la facilité optique. Si le port de la carte d'identité doit être rendu obligatoire, cela doit passer par un texte porté par le ministère de l'intérieur ou le ministère de la justice.

Je précise qu'on ne fraude pas lorsque l'on n'a pas sur soi sa carte d'identité, mais lorsque l'on n'a pas de titre de transport. En l'absence de titre de transport, le contrôleur peut effectuer un relevé d'identité, c'est-à-dire qu'il demande à la personne son identité. Le contrevenant peut fournir une fausse carte ou une carte avec une mauvaise adresse, ou refuser de donner son identité. Dans ce dernier cas, le contrôleur a la faculté de prévenir un officier de police judiciaire ou la SUGE qui emmènera l'individu au poste de police. Pour votre part, vous voudriez franchir la ligne rouge en transformant les contrôleurs en force de l'ordre capable de faire du contrôle d'identité ou de la vérification d'identité. Vous souhaitez qu'à l'avenir un contrôleur qui vérifie un billet puisse imposer à celui qui est en face de lui qu'il donne son identité, alors qu'actuellement seuls les agents de police ou de gendarmerie peuvent le retenir. Or une vérification d'identité, c'est quatre heures de retenue, la prise d'empreintes, de photographies, d'éléments biométriques et la remontée de tous les fichiers. Franchement, vous voyez un contrôleur de train faire cela ?

M. Gérard Darmanin. Mais non !

M. Jacques Alain Bénisti. Le problème posé en l'espèce n'est pas celui de la sécurité, mais celui de la fraude, qui représente un coût énorme pour la SNCF et la RATP. Pour le compenser, elles doivent augmenter leurs tarifs. Ce sont donc les usagers qui subissent la fraude. Cela n'a rien à voir avec la sécurité.

Si l'on rend obligatoire le port d'une carte d'identité dans les transports en commun, toute personne qui est contrôlée et qui n'a pas de billet sera dans l'obligation de donner sa carte d'identité – je rappelle qu'actuellement neuf

personnes sur dix qui sont contrôlées ne paient pas leur amende car elles disent ne pas avoir sur elles de carte d'identité ou qu'elles donnent une mauvaise adresse. Si une personne ne la présente pas, les forces de l'ordre seront appelées et elles l'emmèneront au poste de police où il sera procédé à la vérification de son identité. Si à chaque fois qu'ils fraudent, les intéressés savent qu'ils devront à chaque fois passer quatre heures au poste de police, je peux vous garantir qu'il n'y aura quasiment plus de fraudes !

M. le rapporteur. L'amendement CD81 rectifié de Mme Marie Le Vern introduit l'obligation de présenter un document attestant de son identité dès lors que l'on ne dispose pas d'un titre de transport valable. Nous verrons bien si le Conseil constitutionnel le censure ou non.

Le problème n'est pas simple. Actuellement, les agents de sûreté ne peuvent pas retenir un instant quelqu'un qui refuse de donner sa carte d'identité alors qu'elle est dans son veston. Ce problème a été réglé ce matin par l'adoption, en commission des lois, d'un amendement de M. Pietrasanta qui introduit un délit de tentative de soustraction à un relevé d'identité. C'est un peu un artifice, car on ne veut pas transformer nos agents de sûreté en agents de police judiciaire. Concrètement, cela veut dire que, si l'agent de sûreté demande à quelqu'un qui refuse de donner son identité de rester à disposition avant l'arrivée d'un officier de police judiciaire, mais que si la personne s'enfuit, alors il y a flagrant délit de fuite et de soustraction. À ce moment-là, l'agent de sûreté peut retenir la personne le temps d'aller chercher un officier de police judiciaire. Mais à aucun moment il n'est possible de s'affranchir d'un OPJ. Comprenez enfin que le fait de retenir quelqu'un, pour vérifier son identité, à la vue de tout le monde, à la gare du Nord, à l'heure de pointe, peut rapidement dégénérer.

M. Gérald Darmanin. On est chez Ubu... Pourquoi faire simple quand on pourrait faire compliqué ? D'un côté, vous dites que la pièce d'identité n'est pas obligatoire, et de l'autre qu'une personne pourra avoir une amende si elle ne la présente pas ! Voilà une mesure qui me paraît encore moins constitutionnelle...

L'idée n'est absolument pas, bien évidemment, de demander au contrôleur d'emmener la personne au poste, puisque c'est au policier municipal ou national de le faire.

Lorsque vous allez au supermarché et que vous payez par chèque, la caissière vous demande une pièce d'identité. Si vous ne la lui donnez pas, elle ne prend pas votre chèque, et c'est tout à fait légal. Autrement dit, une caissière a le droit de vous demander votre pièce d'identité alors qu'elle n'est pas officier de police judiciaire, mais pas le contrôleur ! Je vous demande de réfléchir quelques instants là-dessus.

Vous ne réglez pas le problème de la fraude car l'argument que vous avez utilisé à la fin de votre intervention est tout à fait « massue ». Il est facile de théoriser lorsque peu de personnes sortent de la rame ou du train. Mais en période

de pointe, gare du Nord ou ailleurs, c'est effectivement très compliqué. Les contrôleurs ont le choix entre l'efficacité du contrôle ou de s'arrêter aux quelques personnes qui défient manifestement leur autorité. C'est pour cela qu'il faudra bien un jour qu'un officier de police nationale ou municipale les accompagne. Ce qui est très important, c'est d'obliger quelqu'un à présenter sa pièce d'identité pour qu'il ne puisse plus donner d'excuse bidon. Il y a plein de gens qui sont des fraudeurs occasionnels pour diverses raisons, qui savent pertinemment qu'ils ne sont pas obligés de donner une pièce d'identité et qu'il ne leur arrive rien parce que le policier n'est pas sur le quai de la gare et que le contrôleur ne peut pas les retenir.

Vous devriez accepter notre amendement qui n'a rien d'idéologique et qui simplifierait beaucoup la vie des contrôleurs et de nos concitoyens.

M. le rapporteur. C'est un dialogue de sourds... Je répète que, en l'état actuel du droit, on doit justifier de son identité par tout moyen, y compris une facture, mais si l'on refuse de le faire, l'agent de sûreté est impuissant. Sans oublier le fait qu'une carte d'identité ne mentionne pas toujours la bonne adresse : on peut avoir déménagé entre-temps. C'est le chaînon faible du dispositif. L'agent de sûreté n'a qu'un seul recours : téléphoner à un officier de police judiciaire qui lui ordonnera de retenir la personne le temps qu'il pratique le contrôle. La question n'est pas tant celle de la carte d'identité que celle du contrôle. Si la personne décline son identité, déclare par exemple s'appeler « Mickey d'Eurodisney », et donne une fausse adresse...

M. Gérald Darmanin. C'est un délit supplémentaire !

M. le rapporteur. Non, une personne peut se soustraire à un agent de sûreté qui lui demande son identité. Aucune voie de droit ne permet à un agent de sûreté de retenir quelqu'un au motif qu'il refuse de justifier de son identité. La question, c'est bien de savoir comment permettre à cet agent de sûreté de retenir une personne le temps nécessaire de la confier à quelqu'un d'habilité pour contrôler l'identité, ou la vérifier, ce qui prend quatre heures. Tel est l'objet de l'amendement de Mme Marie Le Vern.

Pour ma part, je vous proposerai un amendement qui prévoit que les agents de sûreté peuvent retenir légalement une personne pendant une heure, c'est-à-dire la bloquer pour avoir le temps nécessaire de la confier à un officier de police judiciaire afin qu'il s'assure de son identité. Mais je ne suis pas sûr du tout de ce qu'il deviendra.

Une autre solution consiste à mettre en place le billet nominatif, mais c'est très compliqué, ce qui permettrait de recouper le port du billet et l'identité de la personne. C'est une approche contractuelle qui existe déjà, par exemple dans l'aviation, ou encore dans les supermarchés. On pourrait très bien décider qu'avec un billet nominatif on ne pourra monter dans le Thalys que si l'on peut vérifier

que celui qui a le billet est bien le propriétaire du billet, ce que l'on ne peut pas faire aujourd'hui.

M. Jacques Alain Bénisti. La proposition que nous vous faisons a été validée par trois membres du Conseil d'État. Elle s'articule autour de l'article 78-1 du code de procédure pénale.

Je suis élu d'une circonscription qui compte une gare SNCF, une gare RATP et deux gares routières pour douze contrôleurs. L'article 78-1 du code de procédure pénale permet de garder une personne en attendant qu'un officier de police judiciaire puisse venir. Je vous assure que notre amendement est dans les règles.

M. le rapporteur. Je n'en doute pas. Vous proposez que le port d'un titre d'identité soit obligatoire pour tous les voyageurs, à l'exception des mineurs accompagnés de leurs parents, dans les transports publics de personnes. Il s'agit de savoir devant qui ils sont obligés de justifier le port de la carte... Toute la question est là.

M. Jacques Alain Bénisti. Devant les agents de la sûreté ferroviaire qui sont assermentés par le préfet.

M. le rapporteur. La SUGE ne procède à des contrôles que dans le cas où les contrôleurs sont en difficulté. Elle fait aussi des contrôles aléatoires sur les quais.

M. Jacques Alain Bénisti. Les contrôleurs attendent impatiemment ce texte !

M. le rapporteur. Je ne suis pas hostile, par principe, à votre amendement, mais il faudrait que vos conseillers d'État viennent m'expliquer comment on peut rendre obligatoire le port d'un titre d'identité particulier dans les transports et pas ailleurs.

M. Gérard Darmanin. Monsieur le rapporteur, je ne peux vous donner tort, et je veux croire à vos bonnes intentions.

Une faible proportion de fraudeurs à qui l'on demande de montrer une pièce d'identité refuse de le faire. La plupart présente spontanément une pièce d'identité. Lorsqu'une personne a une pièce d'identité, cela évite aux policiers municipaux et nationaux de le conduire au commissariat. Le policier national ou municipal n'a plus qu'à la lui demander, et sous la contrainte de la force légitime dans notre État démocratique, il lui donne. Il n'a pas besoin de conduire la personne au commissariat, ce qui évite de mobiliser trois équivalents temps plein pour des vérifications d'identité qui n'ont plus lieu d'être.

Monsieur le rapporteur, vous avez raison : la personne qui est contrôlée n'est pas obligée de donner sa pièce d'identité au contrôleur, mais une petite partie la donnera. Admettons que cela représente un quart des cas.

Ensuite, elle n'est pas obligée de la présenter à la police sur le quai de la gare. Mais, là encore, une grande partie la donnera car cela lui évitera de perdre quatre heures.

Ce n'est pas parce que certaines personnes n'ont pas la bonne adresse sur leur carte d'identité que l'on doit en faire une règle générale. Vous avez raison, la pièce d'identité ne garantit pas le recouvrement de l'amende ; mais c'est une condition nécessaire au recouvrement de l'amende.

Cet amendement n'est ni idéologique, ni contraire à votre raisonnement, même si, j'en conviens, il ne règle pas tous les cas de figure.

Nos collègues belges ont une pièce d'identité qui comporte une puce. Quand vous prenez le Thalys en Belgique, vous introduisez votre carte d'identité belge dans le combiné électronique du contrôleur qui a le droit de regarder votre identité où apparaît immédiatement le changement d'adresse. Mais quand vous montez dans le Thalys en France, vous n'êtes pas obligé de montrer une pièce d'identité.

M. le rapporteur. Ce dispositif n'a pas prouvé son efficacité lors de l'attentat du 21 août dernier...

La Commission rejette l'amendement.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD32 de M. Gérald Darmanin et CD64 de Mme Valérie Lacroute.

M. Gérald Darmanin. La province n'a pas les mêmes droits que Paris. Cette inégalité a de quoi choquer un certain nombre de nos collègues.

Il se trouve que la SNCF et la RATP ont des moyens particuliers, des services internes de sécurité. Mais nos amis de Lille, de Lyon, de Toulouse, bref tous ceux qui ont une autorité organisatrice de transports (AOT) n'ont pas les moyens de ces services.

Le présent amendement tend à offrir à l'ensemble des exploitants de transport public la possibilité de créer des unités de surveillance, sur le modèle de la RATP et de la SNCF, sur l'ensemble du territoire national.

M. le rapporteur. Je regrette que le ministère de l'Intérieur, qui nous a fait part de ses réserves, ne soit pas présent. Nous ne profitons pas de la période actuelle pour affirmer le fait que la sûreté doit être d'un égal accès pour les provinciaux et pour les parisiens.

Je tiens beaucoup à l'esprit de votre amendement, et je pense qu'il est tout à fait légitime – d'ailleurs, j'en ai déposé un moi-même. Le ministère de l'intérieur considère qu'il est difficile d'aligner les exploitants de transport public sur le statut du GPSR ou de la SUGE, qui sont des services de sûreté armés très particuliers et très anciens et qui font l'objet de formations très lourdes. Il existe des possibilités intermédiaires : par exemple, qualifier les polices municipales pour contrôler les transports, y compris par convention entre communes, permettant de faire en sorte qu'elles puissent se déterritorialiser dans les réseaux. Elles peuvent mettre en place leur propre service de sûreté, mais pas sur le modèle du GPSR ou de la SUGE qui sont d'ailleurs régis par deux statuts différents : faudra-t-il en créer un troisième pour Lyon, un quatrième pour Marseille ?

Nous vous proposerons des amendements qui prévoient que les réseaux de province pourront se doter de services de sûreté propres. Les polices municipales pourraient y satisfaire si on leur confie des missions leur permettant de dresser des procès-verbaux et de relever des contraventions à la police des transports. Les réseaux pourraient également recourir à des sociétés privées qui sont agréées et sous contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

Mme Valérie Lacroute. Monsieur le rapporteur, j'entends bien ce que vous dites, mais le dispositif fonctionne bien en Île-de-France – je regrette même qu'il ne vienne pas jusqu'au fin fond de l'Île-de-France. Il est donc dommage d'imaginer un autre système alors que ce système pourrait être démultiplié dans des réseaux de province. Comment compliquer alors qu'on pourrait faire simple...

M. Gérald Darmanin. Je regrette que le ministère de l'intérieur s'exprime à travers le rapporteur, qui relève du pouvoir législatif... (*Murmures*).

Il y a manifestement une sorte de parisianisme de la part de ceux qui ont écrit les rapports du ministère de l'Intérieur. Pourquoi la province ne pourrait-elle pas faire aussi bien que Paris ? C'est insultant pour la province. Cet argument n'est à l'évidence pas recevable.

Comme vient de le dire Valérie Lacroute, nous avons là un système qui fonctionne bien. Dès lors, pourquoi ne pas le dupliquer ? S'il doit y avoir un droit d'exception pour la province, rendez son indépendance au Nord-Pas-de-Calais-Picardie pour qu'il puisse s'autoréguler !

S'il est légitime que le CNAPS contrôle ce que feront les agents de sûreté, ce ne sont pas eux qui doivent avoir la contrainte légitime. La contrainte légitime doit passer par une délégation de service public que l'autorité doit négocier avec une société privée et des engagements précis ou des polices municipales ou nationales. Mais on ne peut pas à la fois dire que les polices municipales doivent faire ce travail et en même temps refuser les amendements que nous proposons au motif qu'elles ne font pas cela gratuitement. Elles interviennent souvent par conventions dans la sécurité. Or ce sont souvent les intercommunalités et non les villes qui gèrent les transports en commun, et que le maire est le chef de la police

municipale, si j'ose dire, dans sa commune. Mais comment fait-on lorsqu'il y a des polices municipales très complexes ? Par exemple, la police municipale de Roubaix n'est pas armée tandis que la mienne l'est. Et celle de Lille n'est pas armée et la ville ne possède pas de caméra de vidéoprotection. Aussi la maire de Lille me dit-elle qu'elle ne peut pas intervenir de la même façon que moi. Nos collègues d'Orléans ont mis en place une police intercommunale des transports, mais c'est sans doute plus facile quand on a une ville centre, le tram et quelques communes autour qu'avec la métropole lilloise qui compte 1,5 million d'habitants, 85 communes, des petites et des grandes, qui sont traversées par un métro, des lignes de trams et de bus très longues.

Copier ce que fait la RATP et la SNCF ne paraît pas tout à fait hors de portée des « ploucs provinciaux » que nous sommes sans doute aux yeux du ministère de l'Intérieur. Mais peut-être celui-ci peut-il nous donner les effectifs de police qu'il nous doit depuis fort longtemps.

M. le rapporteur. C'est un « plouc de province » qui va vous répondre : si vous adoptez le statut du GPSR, il ne faudra pas ensuite venir réclamer des subventions à l'État puisqu'il assure totalement la formation et le suivi de ses personnels.

En fait, vous proposez de dupliquer, sur tous les réseaux de province, la formation, l'agrément, l'habilitation, ce qui suppose des coûts de gestion considérables. Vous voulez vos propres agents armés et vous refusez de les mettre sous la responsabilité d'un centre, le CNAPS, dont le cahier des charges est homogène sur toute la France et qui est totalement rompu à cet exercice. Cela permettrait pourtant aux collectivités locales et aux intercommunalités de réaliser des économies de structure considérables.

Avec ce que vous proposez, on aurait un cahier des charges marseillais, un cahier des charges lyonnais, un cahier des charges lillois, avec une structure de formation marseillaise, une structure de formation lyonnaise et une structure de formation lilloise.

J'ai la faiblesse de penser, parce que je suis un « plouc de province » et que je sais combien les collectivités locales font attention à limiter la dépense publique ou à la reporter au besoin sur l'État, qu'il vaut mieux utiliser les structures qui existent, qui sont parfaitement qualifiées pour ce faire, qui sont sous tutelle du ministère de l'intérieur, comme c'est le cas du CNAPS, et qui offrent des prestations qui ne vous obligent pas à les dupliquer vous-mêmes, réseau par réseau, la formation, l'agrément et l'habilitation de ces personnels dans tous les réseaux de province.

La Commission rejette successivement les amendements.

Article 1^{er}

(articles L. 2251-5, L. 5332-6 et L. 6342-4 du code des transports, L. 511-1, L. 511-2, L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure)

Autorisation de procéder à des inspections, fouilles et palpations accordée aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP et simplification des habilitations

I. L'ÉTAT DU DROIT

1. Les personnes habilitées à procéder aux inspections, fouilles et palpations

Actuellement, seules les personnes mentionnées à l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure *« peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille »*. Ce sont les mêmes personnes qui, toujours avec le consentement express des intéressés, peuvent procéder à des palpations de sécurité.

Ces personnes sont celles qui pratiquent une activité mentionnée au 1^o de l'article L. 611-1 du même code, à savoir : *« fournir des services ayant pour objet la surveillance humaine ou la surveillance par des systèmes électroniques de sécurité ou le gardiennage de biens meubles ou immeubles ainsi que la sécurité des personnes se trouvant dans ces immeubles ; »*.

Les agents employés dans le cadre de services de sécurité interne d'exploitants de réseaux ferroviaire n'entrent de toute évidence pas dans le cadre de ces dispositions, ce qui leur interdit de se livrer à un contrôle minimal des personnes et des bagages embarquant dans les trains, bus ou métros.

Or, il existe en France deux services de sécurité interne appartenant à des exploitants de réseaux de transports :

– la Sûreté ferroviaire ou Surveillance générale (plus connue sous l'abréviation de « Suge ») est la police ferroviaire de la SNCF dont la mission est de protéger, assister et sécuriser tant les voyageurs que le personnel et les biens sur l'ensemble du réseau et des emprises ferroviaires nécessaires à l'exploitation de services de transport ferroviaire et dans les véhicules de transport public qui y sont affectés. En effet, avec 1 milliard de voyageurs par an, 14 000 trains circulant chaque jour sur 31 000 km de lignes et 3 029 gares, la SNCF s'expose à un grand nombre de risques, de l'incivilité à la menace terroriste.

La Suge est aussi connue sous l'appellation de police ferroviaire, appellation impropre puisqu'il ne s'agit pas d'un service de police mais bien d'un service appartenant à une entreprise exploitante de réseau de transport. Créé en 1937, ce service résulte de la fusion des différents services de sécurité des réseaux qui ont été regroupés lors de la création de la SNCF.

Dans le cadre de la réforme ferroviaire, la Suge est rattachée depuis le 1^{er} janvier 2015 à l'établissement public SNCF et ses compétences sont étendues à l'ensemble des entreprises ferroviaires, même étrangères, utilisatrices du réseau ferré national afin qu'elles puissent bénéficier de ce service avec leur accord (décret n° 2015-845 du 10 juillet 2015).

La Suge fait donc partie intégrante du nouveau groupe public ferroviaire SNCF. Le service de sûreté interne de la SNCF, composé essentiellement de la « surveillance générale ».

Dotée de 800 agents en 1989, la Suge en comptait le double en 1999 (1 600). En 2010, ses effectifs s'élevaient à 2 400 agents. Ils sont près de 2 900 à la fin de l'année 2015. 60 % des effectifs sont déployés en Île-de-France. Les agents de la Suge ont toujours été armés pour leur mission. Au-delà des traditionnels bâtons de protection à poignée latérale (tonfa), des bâtons télescopiques et de gaz lacrymogènes, les agents de la Suge disposent également d'armes de poing (revolvers, pistolets).

En 2014, la Suge a réalisé 97 interpellations par jour en moyenne tandis que le poste de commandement national de sécurité (PCNS) de la SNCF recevait 1 239 appels par jour.

– le Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) ou « sûreté RATP » est un service de la RATP dont la mission est de protéger, assister et sécuriser tant les voyageurs que le personnel sur l'ensemble des réseaux bus, métro, RER et tramways gérés par l'entreprise. Le GPSR est né le 1^{er} novembre 1994 de la fusion du GIPR (Groupe d'intervention et de protection des réseaux, 300 personnels RATP en uniforme, créé le 2 novembre 1989), et de la Surveillance Générale RATP (la SURGE), forte de 300 personnels RATP en civil et datant de 1945.

Ces agents sont sous statut RATP, assermentés et détenteurs de l'autorisation du port d'arme de 4^e et de 6^e catégories. Ils sont chargés, dans leur domaine de compétence, d'assurer la sécurité des personnes (voyageurs et agents), la protection des biens et installations de la RATP et le respect du code des transports.

Les missions de la Suge et du GPSR sont définies au titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports, notamment aux articles L. 2251-1 et suivants.

2. Le régime des habilitations

En vertu de l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure, les personnes susceptibles de se livrer à des inspections de bagages, des fouilles et des palpations sont « *spécialement habilitées à cet effet et agréées par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police* ».

Il s'agit d'une part des employés exerçant une activité de surveillance ou de gardiennage dans une entreprise spécialisée, ou dans un service interne d'entreprise (commerce, grand magasin, établissement de nuit...) et d'autre part des membres de services d'ordre de manifestations sportives justifiant d'une qualification reconnue,

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.

L'article L. 613-3 du même code régit les palpations de sécurité susceptibles d'être effectuées lors de « *l'accès aux enceintes dans lesquelles est organisée une manifestation sportive, récréative ou culturelle rassemblant plus de 300 spectateurs* ». Dans ce cas, seules les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1 « *agrées par la commission régionale d'agrément et de contrôle (...)* » ainsi que « *les membres du service d'ordre affectés par l'organisateur à la sécurité de la manifestation (...)* » peuvent procéder aux palpations de sécurité.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

1. Les personnes habilitées à procéder aux inspections, fouilles et palpations

En inscrivant dans le code des transports que l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure leur est applicable (alinéas 2 et 3), la proposition de loi élargit aux agents de la Suge et du GPSR la possibilité de procéder à des inspections visuelles de bagages et, avec le consentement des intéressés, à la fouille de ces bagages ainsi qu'à des palpations de sécurité.

2. Le régime des habilitations

L'article premier de la proposition de loi simplifie par deux fois (alinéas 4 à 5) l'habilitation nécessaire pour pouvoir procéder à ces inspections, fouilles et palpations de sécurité. S'agissant du cas général (article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure) comme du cas spécifique des manifestations sportives, récréatives ou culturelles (article L. 613-3), les habilitations spécifiques agréées par le préfet ou par la commission régionale d'agrément et de contrôle sont remplacées par une simple justification d'« *aptitude professionnelle* ».

S'agissant spécifiquement du cas des agents de la Suge et de la RATP, les personnels employés par les exploitants de réseaux suivent une formation

drastique qui se décline en deux parties : une formation initiale rigoureuse, puis une formation continue tout au long de leur carrière.

Les agents du service de la surveillance générale sont formés par la SNCF au sein de l'ancienne école nationale de la sûreté (ENS) qui a pris en 2013 le nom d'Université de la sûreté (UdSûr). La formation qui y est prodiguée est constituée de cours de droit pénal, d'enseignement de réglementations internes à la SNCF, de cours de techniques professionnelles d'intervention (connues sous l'appellation de TIS : Techniques d'Interventions SUGE) et d'entraînement au tir. Au cours de cette formation qui dure quatre mois, les élèves tirent 600 cartouches en 60 heures.

Les stagiaires sont soumis à des contrôles de connaissances continus, puis sont présentés à une épreuve technique de mise en situation (gestion d'une simulation d'intervention, interpellation, respect du cadre légal, technique de menottage, maniement du tonfa et / ou du bâton télescopique) et à un parcours de tir chronométré. S'ils réussissent ces épreuves, les élèves sont alors soumis à un constat d'aptitude portant sur les matières théoriques. L'échec à l'une des épreuves est éliminatoire. Après leur réussite, les nouveaux agents intègrent le service en tant qu'agent non titularisé (sauf pour ceux issus de l'entreprise) durant une année à l'issue de laquelle leur éventuelle titularisation est proposée.

Durant leur formation continue, les agents de la Suge sont astreints chaque année à deux séances de tir au cours desquelles 50 cartouches sont tirées.

Sur le plan de la moralité, les agents de la Suge répondent aux critères suivants :

- ils doivent fournir un bulletin n° 2 de casier judiciaire vierge et font l'objet, lors de leur embauche, d'une enquête de moralité ;
- ils sont assermentés devant le président du tribunal de grande instance ;
- ils sont agréés par le procureur de la République ;
- ils sont soumis à une enquête administrative tous les cinq ans à l'occasion du renouvellement du permis de port d'arme.

Toutes ces garanties, qui faciliteront la délivrance du certificat d'aptitude professionnelle prévu par l'article premier de la proposition de loi, justifient qu'une habilitation supplémentaire ne soit pas nécessaire pour procéder à des fouilles et des palpations.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Votre rapporteur soutient les dispositions de l'article premier de la proposition de loi.

Il remarque toutefois que la rédaction proposée de cet article aboutit à ce que la suppression de l'agrément des commissions régionales d'agrément et de contrôle pour effectuer les palpations de sécurité concerne un trop large public. En effet, cette suppression ne doit concerner que les agents de sécurité mentionnés au 1° de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure, déjà titulaire d'une carte professionnelle, mais pas les services d'ordre affectés à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle. C'est pourquoi il a proposé un amendement CD46 corrigeant cette imprécision qui a été adopté par la commission.

Par ailleurs la commission a adopté les amendements CD102 et CD103 présentés par M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis de la commission des lois, qui ont recueilli l'avis favorable de votre rapporteur. Ces amendements ont pour objet de supprimer toute ambiguïté sur la notion de « bagage à main », rendant possible la fouille de tout bagage, qu'il soit à main ou pas.

*

* *

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

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

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

L'amendement est retiré.

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

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

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

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

Elle examine ensuite l'amendement CD46 du rapporteur.

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

La Commission adopte l'amendement.

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

Article 1 bis (nouveau)

(article L. 2241-1-2 [nouveau] du code des transports)

Possibilité donnée aux contrôleurs de procéder à l'inspection visuelle des bagages à bord des trains

La commission a ensuite adopté, sur avis favorable du rapporteur, l'amendement CD20 de Mme Marie Le Vern permettant aux contrôleurs de procéder à l'inspection visuelle des bagages à bord des trains.

En effet, cette possibilité, ouverte par l'article 1^{er} de la présente proposition de loi aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP n'était pas possible aux agents chargés du contrôle à bord des trains. Cette disposition n'autorise toutefois pas la fouille de ces bagages.

*

* *

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

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

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

Article 2

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

Renforcement du contrôle exercé par les forces de l'ordre sur les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP

I. L'ÉTAT DU DROIT

Il n'existe actuellement aucune disposition spécifique relative au contrôle des activités opérationnelles des services de sécurité de la SNCF et de la RATP. De la même manière, la SNCF et la RATP n'étant pas des sociétés privées, elles ne sont pas soumises au contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS), agence du ministère de l'intérieur chargée de l'agrément, du contrôle et du conseil des professions de sécurité privées.

Ainsi qu'il est indiqué plus haut, les contrôles dont font l'objet les agents des services de sécurité de la SNCF et de la RATP sont d'une double nature : d'une part lors de l'embauche (casier judiciaire vierge, assermentation devant le tribunal de grande instance, agrément du procureur), d'autre part, tous les ans, lors du renouvellement du permis de port d'arme.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Compte tenu de l'augmentation substantielle de leurs prérogatives (autorisation d'inspection des bagages, de fouille, de palpations de sécurité ; possibilité d'interdire de manière plus large l'accès à bord des trains ; extension des possibilités d'agir en civil...), il est essentiel que les agents des services de sécurité des exploitants de réseaux ferroviaires fassent l'objet d'un contrôle plus rigoureux que cela est actuellement le cas.

La proposition de loi crée donc, au code des transports, un article nouveau L. 2251-6 qui place les agents des services internes de sécurité ferroviaire sous le contrôle des commissaires, officiers et sous-officiers de la police et de la gendarmerie nationale (alinéa 2). Ce contrôle portera en particulier sur « l'activité opérationnelle » de ces services (alinéa 3).

Les services de police et de gendarmerie pourront transmettre à l'exploitant certains manquements et certaines condamnations (prévues à l'article L. 2251-2 du même code) dont peuvent faire l'objet les agents de ces services (alinéa 4). Il s'agit des éléments suivants :

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

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

– toute commission d’actes 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, le II de l’article 2 de la proposition de loi prévoit de sanctionner lourdement (un an d’emprisonnement et 15 000 euros d’amende) le fait de mettre un obstacle aux contrôles exercés par les forces de l’ordre sur ces services de sécurité internes.

III. LA POSITION DU RAPPORTEUR ET DE LA COMMISSION

Toute augmentation des pouvoirs d’un service doté de prérogatives importantes doit être compensée par une augmentation équivalente des moyens de contrôle. Les mesures inscrites dans l’article 2 de la proposition de loi semblent, de ce point de vue, parfaitement équilibrées. Dès lors, votre rapporteur a émis un avis favorable sur cet article, légèrement amendé par la commission.

En effet, cette dernière a adopté l’amendement CD90 de votre rapporteur précisant que les services de polices et de gendarmerie susceptibles de contrôler les agents de services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP doivent être désignés par arrêté. En effet, tous les services de police et de gendarmerie n’ont pas vocation à effectuer ce contrôle.

La commission a adopté l’amendement CD104 de M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis, demandant qu’un bilan national annuel des actions entreprises dans le cadre du contrôle exercé par les forces de l’ordre sur les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP soit publié et notifié au défenseur des droits.

La Commission a également adopté deux amendements rédactionnels CD 55 et CD57 ainsi que l’amendement CD56 de votre rapporteur précisant que la transmission des informations à l’exploitant devait être systématique et non optionnelle.

*

* *

La Commission examine l’amendement CD90 du rapporteur.

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

La Commission adopte l’amendement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD57 du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 2 ainsi modifié.

Article 3

(articles L. 2251-3 et L. 2251-3-1 [nouveau] du code des transports)

Élargissement des possibilités accordées aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP d'agir en civil

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article L. 2251-3 du code des transports dispose que les agents des services de sécurité interne de la SNCF et de la RATP doivent être « *obligatoirement* » porteurs d'une tenue et la carte professionnelle dans l'exercice de leurs fonctions.

Ces tenues « *ne doivent entraîner aucune confusion avec celles des autres agents des services publics, notamment des services de police* ». Toutefois, dans certains cas « *exceptionnels* », fixés par voie réglementaire, ces agents peuvent être dispensés du port de la tenue.

Le décret autorisant les dérogations rend obligatoire une demande d'autorisation expresse déposée auprès des services préfectoraux. Ces dérogations, accordées pour des lieux précis sur des demandes motivées, ne peuvent en général dépasser 144 heures, soit six jours.

Historiquement, la Suge a longtemps travaillé en civil. Au cours des années 1990, la SNCF a réorienté le travail de ce service en lui assignant comme tâche prioritaire la sécurisation des trains et des gares. Pour renforcer la visibilité de la Suge, les agents ont été amenés à travailler progressivement en uniforme. D'une logique de répression des délinquants, la Suge est passée à une logique de présence et de dissuasion : son travail devait se faire au vu et au su de tous. Le GPSR de la RATP a suivi une évolution similaire.

C'est en 2000 que la généralisation du port de l'uniforme fut achevée et le travail en civil banni. Le travail en civil fut réintroduit par l'article 4 du décret n° 2007-1322 du 7 septembre 2007 qui définit limitativement les cas de dispense du port de la tenue pour les agents de la Suge et du GPSR :

– 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 emprises immobilières de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau ferré national ;

– dans les emprises immobilières de l'entreprise, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités ou de toute autre entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau ferré

national accessibles au public ou, si nécessaire, sur la voie publique à proximité de celles-ci, dans le cadre de la surveillance de grands déplacements de voyageurs ou de rassemblements de personnes et à l'occasion de manifestations (...).

L'article 6 du même décret interdit aux agents exerçant en civil d'être armés, à l'exception des 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* ».

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'expérience montre que, dans la lutte contre un certain nombre de fraudes, de faits délictueux, voire d'actes criminels (attentat), le port de la tenue peut constituer un handicap, les contrevenants étant facilement avertis de la présence d'agents de sécurité.

C'est la raison pour laquelle la proposition de loi propose, dans son article 3, de préciser et d'élargir les possibilités pour les agents des services de sécurité internes, d'agir en civil.

Ainsi, l'article précise que la dispense de port de tenue sera possible dans les emprises immobilières et ferroviaires de la SNCF et de la RATP particulièrement exposées aux infractions à la police des transports, mais aussi aux actes de terrorisme ou aux infractions de criminalité et de délinquance organisées telles que le vol en bande organisée, l'extorsion en bande organisée ou la destruction, la dégradation ou la détérioration d'un bien.

Même si l'expression « *Les cas exceptionnels* » disparaît de la loi, le régime de la dispense d'uniforme reste, en tout état de cause, dérogoire.

Le régime réglementaire en vigueur ne devrait pas être modifié : toute demande de dérogation devra être rigoureusement motivée et instruite par les services préfectoraux. Elle sera accordée pour une durée limitée et ne concernera que des lieux où des délits auront déjà été constatés. La SNCF envisage de ne demander de dérogation que pour des personnels ayant une certaine ancienneté dans le service, probablement cinq ans.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Votre Rapporteur approuve et soutient le principe consistant à élargir les possibilités offertes à la Suge et au GPSR de travailler en civil, lorsque le besoin s'en fait sentir. C'est la raison pour laquelle il a émis un avis favorable à l'amendement CD106 de M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis, qui reformule entièrement cet article de manière à le simplifier et à ouvrir plus

largement les possibilités d'action en dispense de tenue. La commission a adopté cet amendement.

Il résulte ainsi de la nouvelle rédaction que les agents concernés pourront être dispensés du port de la tenue dans des conditions fixées par voie réglementaire et sur arrêté du représentant de l'État dans le département. Par cet amendement, le législateur décide de ne plus fixer de cadre géographique aux actions en civil, laissant l'autorité réglementaire décider en fonction des besoins et des circonstances.

Même si la dispense de tenue reste dérogatoire, le caractère « *exceptionnel* » de ce mode opératoire disparaît.

Enfin, votre rapporteur a sous-amendé cet amendement de réécriture globale de l'article pour préciser que les agents de la Suge ou du GPSR agissant en civil devaient présenter leur carte professionnelle à quiconque en faisant la demande (CD116).

*
* *

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

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. L'amendement CD106 tend à préciser les conditions dans lesquelles certains agents de la SUGE et du GPSR peuvent exercer leurs fonctions en civil. L'article 3 étend les possibilités de dispense du port de la tenue afin de faciliter les conditions d'intervention du personnel. Toutefois, la formule retenue est alambiquée, dans la mesure où il est fait référence aux « lieux mentionnés à l'article L. 2251-1-1 particulièrement exposés aux infractions prévues au titre 4^e du présent code, aux actes de terrorisme ou aux infractions de criminalité et de délinquance organisées telles que définies aux articles 311-9, 312-6 et 322-8 du code pénal ».

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

M. le rapporteur. Avis favorable à cet amendement très important qui vise à autoriser, sous le contrôle du préfet, les agents de la SUGE et du GPRS à être dispensés du port de la tenue pour toutes les missions qui leur incombent. Le sous-amendement CD116 vise simplement à préciser que, lorsque les agents interviennent en civil, ils doivent présenter leur carte professionnelle à toute

personne qui en fait la demande. Il s'agit d'éviter toute confusion avec d'éventuels imposteurs.

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

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

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

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

Article 3 bis (nouveau)

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

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

Votre rapporteur a mis un avis favorable à l'amendement de M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis, qui a souhaité introduire, par l'amendement CD107, une disposition permettant de procéder à des enquêtes administratives préalables au recrutement ou à l'affectation d'agents de la SNCF et de la RATP, opération communément appelée « criblage ».

Actuellement, 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 (articles L. 2311-1 et R. 2311-7 et suivants du code de la défense) ;

– qu'il soit autorisé à accéder 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 spécialisés, sont destinées à s'assurer que les personnes 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 peuvent être de nature à présenter un risque sérieux pour la sécurité notamment des passagers, sans pour autant que leur titulaire soit nécessairement dépositaire d'informations classifiées ou qu'il 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. C'est la raison pour laquelle la commission a adopté cet amendement créant un article additionnel.

*

* *

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

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

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

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

Article 4

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

Possibilité donnée aux agents de police judiciaire de constater les infractions à la police des transports

I. L'ÉTAT DU DROIT

Actuellement, la liste des personnes chargées de constater par procès-verbal les infractions à la police ou à la sûreté des transports ainsi qu'à la sûreté de l'exploitation des systèmes de transport est fixée de manière limitative par l'article L. 2241-1 du code des transports.

Il s'agit, outre les officiers de police judiciaire, d'un certain nombre de fonctionnaires ou d'agents assermentés, dépendant soit de l'État, soit de l'exploitant du service de transport limitativement énumérés par l'article en question.

Les agents de police judiciaire ne sont pas cités, ce qui leur interdit, a priori, de constater les infractions à la police des transports.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article 4 de la proposition de loi a pour objet de préciser que les agents de police judiciaire, au même titre que les officiers de police judiciaire, sont chargés de constater par procès-verbal les infractions à la police ou à la sûreté des transports ainsi qu'à la sûreté de l'exploitation des systèmes de transport.

L'objet n'est pas de mettre à la charge des agents de police judiciaire une nouvelle obligation, mais de préciser une faculté, levant ainsi un doute.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission s'est déclarée favorable à cet article de précision qui a été adopté avec l'amendement rédactionnel CD58 proposé par votre rapporteur et l'amendement de conséquence CD59, dont les dispositions ont été intégrées à l'article 4.

La commission a également adopté un amendement permettant aux « agents assermentés missionnés », c'est-à-dire aux sous-traitants de l'exploitant du service de transport de pouvoir constater les infractions à la police des transports. En effet, dans certaines circonstances, il est difficile pour un exploitant, en l'absence de renforts ponctuels, de lancer des opérations de contrôle sans perturber les flux de voyageurs. Certains fraudeurs le savent et en profitent. Permettre à la sous-traitance de constater les infractions au même titre que les agents titulaires de l'exploitant est de nature à renforcer le caractère dissuasif des contrôles.

*

* *

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

*Puis elle **adopte** l'amendement de conséquence CD59 du rapporteur.*

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

Article 4 bis (nouveau)

(articles L. 225-4, L. 225-5, L. 330-2, L. 330-3, L.330-4 du code de la route)

Communication d'informations relatives au permis de conduire

La Commission a adopté, sur avis favorable de votre rapporteur, l'amendement CD84 de Mme Marie Le Vern créant un article additionnel dont les dispositions permettront aux entreprises de transports publics routier de voyageurs et de marchandises de recevoir communication à tout moment des informations relatives à la validité du permis de conduire des personnes qu'elles emploient

comme conducteur. Cette modification permettrait de s'assurer en permanence que ces agents présentent toujours les garanties requises pour ce type d'activité.

Cet article nouveau modifie également plusieurs dispositions du code de la route relatives à l'accès aux données contenues dans les traitements de données à caractère personnel ayant pour finalité la gestion des pièces administratives du droit de circuler des véhicules ainsi que la délivrance et la gestion des permis de conduire.

En l'état du droit, l'article L. 225-4 du code de la route fixe la liste des autorités pouvant accéder directement à l'ensemble des informations du système national du permis de conduire (SNPC). L'article L. 225-5 du même code fixe la liste des personnes et autorités pouvant obtenir communication, sur leur demande, d'un « relevé restreint » comportant les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire. Les articles L. 330-2 à L. 330-4 fixent la liste des personnes qui peuvent avoir communication sur leur demande de certaines données enregistrées dans le système d'immatriculation des véhicules (SIV).

La loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés n'exige pas de déterminer par la loi la liste des catégories de personnes autorisées à recevoir communication des données contenues dans un traitement, ni de définir les modalités d'accès aux données d'un traitement. En supprimant respectivement, aux articles L. 225-4 et L. 225-5, L. 330-2 à L. 330-4, les termes « directement » et « sur leur demande », le législateur renvoie au pouvoir réglementaire le soin de déterminer par décrets en Conseil d'État (articles L. 225-9 et L. 330-8) les modalités d'accès (directes ou indirectes) aux traitements SIV et SNPC.

*

* *

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

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

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

Article 4 ter (nouveau)
(article L. 131-31 du code pénal)

Peines d'interdiction de séjour sur les réseaux de transport en commun

La commission a adopté, sur avis favorable de votre rapporteur, l'amendement CD108 de M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis, créant un article additionnel et dont l'objet est de préciser que les peines d'interdiction de séjour prévues par l'article 131-31 du code pénal peuvent porter, entre autres, sur des « *véhicules, arrêts, stations de transports publics de voyageurs* ».

*

* *

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

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

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

Article 5

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

Simplification des règles de compétence territoriale des procureurs

I. L'ÉTAT DU DROIT

En matière criminelle, l'article 43 du code de procédure pénale établit la compétence territoriale des procureurs de la République de la manière suivante : « *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 d'arrestation d'une de ces personnes, même lorsque cette arrestation 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* ».

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Les trains à grande vitesse changent de commune toutes les minutes, de département toutes les 10 à 15 minutes et de région toutes les demi-heures –

souvent sans s'y arrêter – ce qui peut compliquer la détermination de la compétence territoriale des procureurs, s'agissant notamment de la mise en œuvre de mesures de contrôle et de vérification.

L'article 5 de la proposition de loi a donc pour objet de simplifier les règles de compétence des procureurs de la République en matière de police ferroviaire : ce sont désormais le procureur de la gare de départ qui pourra prendre les réquisitions prévues en matière de sécurité ferroviaire, en vue des contrôles et vérifications qui seront mis en œuvre dans le véhicule sur son trajet (alinéas 1 et 2). Il est toutefois prévu que les procureurs des ressorts dans lesquels le train marque un arrêt soient informés (alinéa 4).

Lorsque la gare de départ se situe à l'étranger, c'est alors le procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare d'arrivée qui est compétent (alinéa 3).

Enfin, l'article prévoit que les officiers de police judiciaire chargés de mettre en œuvre les réquisitions prises par le procureur sont compétents sur l'ensemble du trajet (alinéa 6).

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Le rapporteur est favorable à cet article qui simplifie et rationalise les règles de compétences territoriales en matière ferroviaire.

L'article 5 a été adopté avec trois modifications rédactionnelles (CD60, CD61, et CD68) proposées par votre rapporteur.

*

* *

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

*Puis elle **adopte** l'article 5 ainsi **modifié**.*

Article 6

(articles 78-2-2, 78-2-4 et 529-4 du code de procédure pénale)

Extension des possibilités d'inspection et de fouille des bagages accordées aux officiers et agents de police judiciaire

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 78-2-4 du code de procédure pénale dispose que « *pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens* », les officiers et agents de police judiciaire peuvent procéder, « *avec l'accord du propriétaire ou, à*

défaut, sur instruction du procureur de la République », au contrôle d'identité et à la visite des véhicules circulants ou en stationnement.

L'article 78-2-2 du même code prévoit une procédure analogue de contrôle et de visite des véhicules mais pour d'autres motifs : recherches et poursuites d'actes de terrorisme, recherches de recels, lutte contre les trafics d'armes et d'explosifs, de stupéfiants... Dans ces cas toutefois, une réquisition expresse du procureur de la République est nécessaire.

Ces deux dispositions ne concernent pas spécifiquement les transports ferroviaires mais s'appliquent à l'ensemble des transports terrestres.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article 6 de la proposition de loi modifie les deux articles du code de procédure pénale en y ajoutant la possibilité pour les officiers et agents de police judiciaire, toujours avec l'accord des intéressés ou, à défaut, sur instruction du procureur de la République, de procéder « *à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille* ».

Le même article substitue à l'expression « *avec l'accord du conducteur* » l'expression « *avec l'accord du possesseur* » pour envisager l'hypothèse où les bagages en question n'appartiendraient pas au conducteur du véhicule, mais à l'un des passagers.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Bien que cet article ne porte pas *stricto sensu* sur la sécurité ferroviaire mais englobe plus largement l'ensemble des transports terrestres, le rapporteur y est favorable dans la mesure où ces dispositions renforcent globalement la sécurité. La commission a néanmoins amendé cet article à quatre reprises.

L'amendement CD53 de votre rapporteur apporte trois ajustements permettant aux policiers et aux gendarmes de procéder à l'inspection visuelle et à la fouille des bagages :

– premièrement, il circonscrit les lieux où ces opérations peuvent être menées, en les limitant aux véhicules et emprises des transports publics de voyageurs. Cette limitation s'applique aux contrôles menés tant dans le cadre de la police judiciaire que de la police administrative ;

– deuxièmement, il supprime la notion de bagage à main qui ne se justifie pas, des armes pouvant être transportées dans tout type de bagages.

– troisièmement, pour ce qui concerne les contrôles de police administrative, il retire l'obligation d'une autorisation préalable du procureur de la République. En effet, selon le Conseil constitutionnel, « *l'intervention du juge*

n'est pas nécessairement préalable à l'intervention de la police administrative » (commentaire de la décision n° 2003-467 DC du 13 mars 2003). Cette approche a d'ailleurs été confortée par le Conseil constitutionnel dans sa décision n° 2015-713 DC du 23 juillet 2015, confirmant la constitutionnalité d'un dispositif prévoyant que les techniques de renseignement puissent être déployées sur le fondement d'une autorisation administrative, sans autorisation préalable du juge. Mais cette mesure se justifie surtout par des considérations pratiques : le contrôle des bagages pouvant s'appliquer à un nombre important de personnes au même moment, il paraît difficile de solliciter le procureur sur chaque cas, sauf à ralentir considérablement le flux des voyageurs, notamment dans les gares.

Cet amendement a été adopté modifié par un amendement rédactionnel (CD62) ainsi que par l'amendement CD114 de M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis, qui a précisé que le procureur de la République compétent était celui « du ressort dans lequel se situait le prochain arrêt du train ».

Enfin, par son amendement CD87, votre rapporteur a souhaité compléter l'article 529-4 du code de procédure pénale en donnant la possibilité à des agents agréés dans un département de pouvoir travailler à titre dérogatoire, dans la limite de 15 jours par an, dans un autre département.

En effet, actuellement, un exploitant qui gère le réseau d'une ville située dans un département et le réseau d'une autre ville situé dans un autre département, parfois à seulement quelques kilomètres l'un de l'autre, ne peut pas utiliser les agents de la première ville dans la seconde, même si une menace est pressentie ou un besoin avéré, dans la mesure où les agréments sont délivrés par les procureurs de la République au niveau départemental.

Le texte adopté par la commission permettra donc à des exploitants qui gèrent plusieurs réseaux dans différents départements d'utiliser, de manière ponctuelle leur personnel dans un réseau situé dans un autre département et dont ils seraient également gestionnaires.

Dans un tel cas, l'exploitant devra prévenir à la fois le procureur de la République qui a délivré l'agrément (département d'origine) et le procureur de la République du département d'emploi ponctuel.

*

* *

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

M. Gérald Darmanin. Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 2 de l'article. Le rapporteur a précisé les raisons qui l'ont incité à proposer une mesure dont il a indiqué lui-même qu'elle était à la limite de l'État de droit. Nous pensons, quant à nous, que les forces de police doivent pouvoir contrôler les

bagages et procéder à leur fouille sans l'accord du possesseur. Je m'attends cependant à ce que la majorité repousse cet amendement.

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

Par ailleurs, je retire l'amendement CD109.

L'amendement CD109 est retiré.

La Commission adopte le sous-amendement CD114.

Puis elle adopte l'amendement CD53 sous-amendé.

En conséquence, l'amendement CD22 tombe.

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

Puis elle adopte l'article 6 ainsi modifié.

Après l'article 6

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

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

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

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

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

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

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

La Commission adopte l'amendement CD87 rectifié.

Puis elle examine l'amendement CD49 du rapporteur.

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

L'amendement est retiré.

La Commission discute de l'amendement CD88 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'article L. 2241-1 du code des transports établit la liste des agents pouvant constater les infractions au code des transports. Nous proposons d'y ajouter les « agents assermentés missionnés de l'exploitant du

service de transport », afin de permettre à ce dernier de recourir à des sous-traitants.

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

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

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

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

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

M. le rapporteur. Il s'agit aussi, en effet, du contrôle des billets. Cet amendement en complète, par conséquent, un précédent qui permettait aux

contrôleurs de changer de réseau tout en profitant de leur assermentation dans un ressort territorial donné. Ici, au cas où il ne serait pas possible de déplacer les contrôleurs, il s'agit de pouvoir en recruter pendant un temps court, trois jours ou huit jours, afin de mener une opération « coup de poing ».

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

La Commission adopte l'amendement.

Article 6 bis (nouveau)

(articles L. 2241-10 et L. 2241-11 [nouveaux], L. 2241-6 et L. 3114-1 du code des transports)

Présentation d'un document d'identité en cas de fraude

Cet article additionnel a été introduit par l'amendement CD81 rectifié de Mme Marie Le Vern qui a recueilli l'avis favorable de votre rapporteur.

Il introduit l'obligation pour les passagers des transports routiers, ferroviaires ou guidés d'être porteurs d'un document attestant de leur identité lorsqu'ils ne disposent pas d'un titre de transport valable à bord des véhicules de transport ou dans les zones dont l'accès est réservé aux personnes munies d'un titre de transport, ou lorsqu'ils ne régularisent pas immédiatement leur situation, sous peine d'être éventuellement contraints de quitter les lieux.

Cette obligation doit permettre aux opérateurs de transport de mener une politique efficace de lutte contre la fraude. En effet, cette disposition doit être envisagée de manière conjointe et complémentaire avec le droit de communication prévu à l'article 9, qui permettra aux opérateurs, informés des noms, prénoms, dates et lieux de naissance des contrevenants (quatre paramètres présents sur les documents d'identité et qui restent valides dans le temps), de retrouver leurs adresses pour procéder à un recouvrement. Or, en l'absence d'obligation de port d'un document d'identité, ce droit de communication ne pourra pas être pleinement exploité, et le nombre de procès-verbaux non recouverts restera à un niveau élevé.

Cette mesure devrait également permettre de limiter les demandes de relevé d'identité par un officier de police judiciaire, qui constituent actuellement le seul recours pour les contrôleurs en cas de non-présentation d'une pièce d'identité. Or, ces demandes n'aboutissent que dans 43 % des cas. En réduire le nombre aurait pour conséquence d'en augmenter l'efficacité.

En outre, cette obligation s'inscrit dans la lutte contre un autre fléau, dont sont autant victimes les passagers et les agents des opérateurs de transports : l'usurpation d'identité, particulièrement développée dans les transports.

Ainsi, même s'il n'est pas de tradition dans le droit français d'exiger de nos concitoyens ou des étrangers se trouvant en France qu'ils disposent d'un document d'identité sur eux, il a paru nécessaire à la commission d'imposer cette

obligation – peu contraignante en réalité – dans le but d’améliorer significativement le taux de recouvrement des procès-verbaux impayés qui, outre le manque à gagner économique, participe d’un certain sentiment d’impunité des fraudeurs dans les transports, et alimente en cela l’insécurité au quotidien pour les passagers et les agents.

La commission a ensuite adopté l’amendement CD89 de votre rapporteur qui s’inscrit dans la même logique que le précédent : améliorer l’identification des passagers. Cette disposition permet aux exploitants de réseaux de conditionner le voyage de leurs passagers à la détention d’un titre de transport nominatif. Dans ce cadre, le passager sera tenu, lorsque l’entreprise de transport le lui demandera, de présenter un document attestant son identité afin que soit vérifiée la concordance entre celle-ci et l’identité mentionnée sur son titre de transport.

En effet, la loi ne donne actuellement pas expressément la possibilité aux entreprises de transport d’exiger des billets nominatifs.

Or, la CNIL, dans ses avis rendus les 27 février 2003 et le 8 avril 2004 (Pass Navigo), estime de manière générale que le droit à voyager de manière anonyme est un droit fondamental pour chaque passager et, qu’à moins d’être spécifiquement autorisée par la loi, la collecte systématique de données sur les passagers n’est pas licite. Ainsi, en l’état de la législation, l’achat d’un titre de transport ne peut être conditionné à la fourniture obligatoire de données sur les passagers.

C’est la raison pour laquelle une disposition législative est nécessaire pour ouvrir aux transporteurs la possibilité d’exiger des billets nominatifs.

*

* *

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

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

L’amendement CD48 est retiré.

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

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

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

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

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

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

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

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

Puis elle examine l'amendement CD89 du rapporteur.

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

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

Possibilité donnée à tous les réseaux de transports en commun de se doter de services de sécurité internes

Désireux d'élargir le débat aux réseaux de province, votre rapporteur a déposé l'amendement CD86 rectifié, adopté par la commission, qui ouvre la possibilité pour les réseaux régionaux ou intercommunaux de province de se doter de services de sécurité internes. Il ne s'agit pas d'attribuer de nouvelles compétences mais de préciser que dans le cadre des compétences de collectivités locales en matière de transport, les autorités organisatrices de transport (AOT) et les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté de leurs passagers.

Ces services internes de sécurité, dont la création n'est pas rendue obligatoire mais seulement possible, seront soumis au contrôle du conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

Actuellement, AOT et exploitants pourront faire appel à des sociétés privées de sécurité. L'article additionnel adopté leur ouvrira la possibilité de créer leurs propres services de sécurité en fonction des spécificités locales.

*
* *

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

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

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

M. le rapporteur. Il n'y a pas lieu d'opposer l'article 40 de la Constitution en la matière, car je ne considère pas que la sécurité dans les transports soit détachable de la compétence liée au transport. Ce n'est pas parce

que les exploitants, les AOT sont tenus d'assurer la sûreté des passagers dans le cadre de leur compétence en matière de transport que l'on transfère une compétence sûreté. La sécurité publique, pour sa part, est du domaine de l'État voire, de manière auxiliaire, des communes. La charge relative à la sûreté des passagers est consubstantielle à la mission principale consistant à administrer un service de transport public. Il est légitime de demander à des exploitants ou aux AOT d'assurer la sûreté des passagers.

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

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

La Commission adopte l'amendement.

Article 6 quater (nouveau)

Fouille des bagages des fraudeurs sans titre d'identité

La commission a écarté un amendement qui prévoyait la fouille systématique des bagages des personnes voyageant sans titre de transport ni pièce d'identité au profit de l'amendement CD95 de votre rapporteur qui prévoit, dans un tel cas, une fouille optionnelle des bagages de l'intéressé par les forces de l'ordre ou les agents de sécurité de l'exploitant. Il importe, en effet, de laisser une marge d'appréciation aux forces de l'ordre quant à la nécessité de fouiller ou non les bagages d'un voyageur.

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 6 quinquies (nouveau)

Rapport sur l'évaluation du coût de la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs

La commission a adopté l'amendement CD98 rectifié de votre rapporteur demandant au Gouvernement de remettre au Parlement, avant le 30 juin 2016, un rapport portant sur l'évaluation du coût de la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs et sur l'opportunité de créer une redevance de sûreté.

En effet, le coût de la sûreté en matière de transports ne cesse d'augmenter. Les risques d'actes terroristes auxquels notre pays est confronté vont contribuer à augmenter cette charge dans les années à venir. Or, actuellement, ce sont les exploitants de transports en commun qui prennent en charge ce coût.

Dans le domaine des transports aériens, où la préoccupation sécuritaire est plus ancienne, une redevance de sécurité est intégrée à ce qui est communément désigné sous l'expression de « taxes d'aéroport ». Cette contribution est entièrement mise à la charge des passagers qui la paient à l'achat du billet. La question se pose de savoir si une contribution similaire ne pourrait pas être mise en place dans les transports terrestres, compte tenu du coût élevé des investissements destinés à sécuriser ce secteur.

Dans un premier temps, la Commission demande au Gouvernement de fournir une étude sur l'opportunité, la faisabilité, l'assiette et le taux éventuels d'une telle imposition.

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

Vous connaissez, par ailleurs, les finances de la SNCF, dont on fait une variable d'ajustement – chacun veut la SNCF mais personne ne veut en payer la

dette, aujourd'hui si abyssale qu'elle va poser des problèmes très sérieux à nos réseaux, et elle en pose d'ailleurs déjà. Si le législateur prend l'initiative d'une dépense supplémentaire, d'intérêt public puisque visant à l'amélioration de la sûreté dans les transports terrestres, il est parfaitement légitime que le citoyen – car je suis contre son infantilisation – admette d'y contribuer légèrement par une taxe intermodale à large assiette et faible taux.

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

La Commission adopte l'amendement.

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

Dans son rapport annuel, la Cour des comptes a évalué entre 5 % et 20 % la part des recettes commerciales perdues pour les opérateurs de transports publics urbains de voyageurs à cause de la fraude. 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, sans tenir compte des sommes non négligeables perdues sur les nombreux réseaux de province.

Pour lutter contre ce phénomène, la SNCF emploie dix mille contrôleurs tandis que la RATP organise sa politique de lutte anti-fraude autour de deux axes principaux : un système automatique performant de son passe *Navigo* et une politique de contrôle aléatoire dans les zones à fort risque de fraude, soit environ 140 points prioritaires en Île-de-France.

Il apparaît que la fraude n'est plus, de nos jours, liée au manque de ressources de voyageurs n'ayant pas les moyens de payer leur ticket. En effet, les comportements frauduleux se fondent désormais sur un calcul économique et relèvent d'un véritable calcul coûts/avantages : compte tenu de la faible probabilité de subir un contrôle et du montant peu dissuasif des contraventions, une analyse strictement mathématique permet de conclure à l'opportunité de la prise de risque. De plus, des « mutuelles de fraudeurs » se sont constituées sur Internet pour financer le paiement des amendes de leurs adhérents en contrepartie d'une cotisation modique. Une économie parallèle s'est ainsi organisée au détriment des transporteurs.

Les dispositions du titre II de la proposition de loi ont donc pour objet de renforcer la lutte contre la fraude.

Article 7

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

Autorisation donnée aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de constater par procès-verbal les ventes à la sauvette

I. L'ÉTAT DU DROIT

Définie par l'article 446-1 du code pénal, 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.* »

Passible jusqu'en 2011 d'une contravention de quatrième classe d'un montant maximal de 750 euros, la vente à la sauvette est devenue, en application de la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, un délit passible de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 euros.

Or, 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, toujours en application, 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. Cette contravention peut être constatée par les agents de la Suge ou du GPSR, chargés du respect de la police ferroviaire.

Il résulte de la juxtaposition de ces deux textes que la vente à la sauvette n'est pas réprimée de la même manière selon qu'elle est réalisée dans une gare ou une station de métro d'une part, ou dans un autre espace public d'autre part. Au-delà, cette infraction constatée dans une gare pourra être de nature délictuelle et sanctionnée de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende si elle est constatée par un policier ou un gendarme, mais n'être que de nature contraventionnelle et punie de 1 500 euros d'amende si elle est constatée par un agent de la Suge ou du GPSR.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article 7 de la proposition de loi enrichit donc l'article L. 2241-1 du code des transports en chargeant les agents des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP de constater par procès-verbal « *le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal* », à savoir la vente à la sauvette.

C'est donc sur ce seul fondement juridique que s'appuieront désormais les poursuites menées contre les délinquants.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Votre rapporteur approuve cet article qui contribuera à lutter contre les ventes à la sauvette, à sécuriser les gares et les stations mais aussi à lutter contre la fraude tarifaire dans la mesure où beaucoup de tickets sont revendus de la sorte.

Il souhaite que le Gouvernement abroge au plus vite les dispositions du décret du 22 mars 1942 contraires aux dispositions législatives contenues dans la présente proposition de loi.

L'article 7 a été adopté avec trois modifications rédactionnelles (CD63, CD69 et CD70) proposées par votre rapporteur.

*

* *

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

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

Article 8

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

Modification des caractéristiques du délit d'habitude

I. L'ÉTAT DU DROIT

L'article 50 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne, codifié à l'article L. 2242-6 du code des transports, a institué le délit dit de « fraude d'habitude » qui punit de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende « *le fait de voyager, de manière habituelle, dans un véhicule de transport 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 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 au moins dix fois ;
- que les fraudes soient concentrées sur une période de douze mois ;
- qu'au moins dix des contraventions n'aient pas été acquittées ;
- que l'intéressé soit correctement identifié à chaque infraction.

La loi ne prévoit pas que ce décompte soit effectué exploitant par exploitant. En théorie, les infractions constatées par la SNCF et celle constatées par la RATP (ou tout autre exploitant) devraient pouvoir s'additionner pour constituer le délit d'habitude. Or, les différents exploitants de transport ne sont pas autorisés à interconnecter leurs fichiers. Dans la pratique, le décompte se fait donc au sein de chaque entreprise, ce qui contrevient à l'esprit de la loi et en restreint la portée. Ainsi, un fraudeur verbalisé 9 fois par la RATP et 9 fois par la SNCF et n'ayant acquitté aucune des amendes n'encourt matériellement pas le risque d'être condamné pour délit d'habitude, bien que la loi le prévoit explicitement.

Pour toutes ces raisons, le nombre de personnes condamnées pour délit d'habitude est largement inférieur à ce qu'il pourrait être. Ainsi, en 2014, la seule SNCF a comptabilisé 20 935 personnes dans ce cas et interpellé 314 d'entre elles en flagrant délit pour ce motif. Sur l'ensemble des réseaux de transport public de France, 710 personnes ont été condamnées en 2014 pour cette raison ; 155 d'entre elles ont été condamnées à de la prison ferme (deux mois en moyenne) tandis que l'amende moyenne s'est élevée à 321 euros.

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

Année	Nombre de condamnations	Nombre de condamnations à une peine de prison	Nombre de condamnations à une peine de prison ferme	Durée moyenne 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

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

La proposition de loi réduit le nombre de contraventions nécessaires pour que soit caractérisé le délit d'habitude, faisant passer le seuil de dix à cinq.

Les statistiques le montrent : trop de passagers continuent à emprunter sans payer et de manière habituelle les transports en commun, notamment les trains. Les contrôles n'étant pas systématiques, une personne qui a fait l'objet de cinq ou dix contraventions a probablement fraudé beaucoup plus souvent. Ces « délinquants habituels » laissent à leurs concitoyens le soin de régler pour eux le coût des transports, ce qui n'est pas acceptable.

L'instauration du délit d'habitude n'ayant pas eu suffisamment d'effet sur ces contrevenants par habitude, il convient de renforcer la législation.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

À l'initiative de votre rapporteur, la commission a adopté l'amendement de précision CD93 substituant au mot « voiture », jugé potentiellement ambigu l'expression « tout moyen de transport public de personnes payant ».

Par ailleurs, elle a adopté, avec l'avis favorable de votre rapporteur, l'amendement CD37 de M. Gérald Darmanin qui fait entrer dans le calcul de la fraude d'habitude les amendes réglées de manière transactionnelle, ce qui n'est actuellement pas le cas.

En effet, même si le règlement transactionnel de l'amende éteint l'action de la justice, il n'en demeure pas moins que le paiement de cette indemnité forfaitaire vient sanctionner une fraude qu'il convient de prendre en compte dans le calcul du délit d'habitude.

*
* *

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

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

La Commission adopte l'amendement.

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

M. Gérald Darmanin. Le texte fait déjà un effort louable en ramenant de dix à cinq le nombre de récidives après lesquelles les autorités pourront sanctionner pénalement une personne voyageant de manière habituelle sans titre de transport valable. Nous proposons de porter ce nombre à trois. Le problème n'est pas tant le délit d'habitude, souvent constaté par les AOT, que le fait que le procureur de la République ou son substitut veuille bien poursuivre et donc réserve à ce type d'affaires plusieurs jours par semestre – nous sommes parvenus à l'obtenir de la part du procureur de la République de Lille. La presse s'en fait certes l'écho mais, comme le dirait le comique, cela ne résout pas le Schmilblick. Pour qu'une peine soit pédagogique, il faut qu'elle soit exécutée. Aussi, comme l'on sait que les procureurs sont très occupés et qu'on a donc du mal à leur demander de consacrer plusieurs journées à cette question, le passage de cinq à trois récidives permet de faire plus d'exemples.

Mme Valérie Lacroute. Je prendrai à nouveau le cas de l'Île-de-France : nous n'avons pas suffisamment de contrôleurs. Et pouvoir poursuivre au bout de cinq récidives permet à l'usager fraudeur de prendre les transports sans être contrôlé systématiquement. Aussi ramener à trois récidives la possibilité de

sanctionner pénalement permettrait de lancer un signal assez fort aux fraudeurs, notamment en Île-de-France où les contrôles restent relativement réduits. Ainsi pourrait-on éviter d'avoir à augmenter le nombre de contrôleurs et pourrait-on pénaliser plus rapidement le récidiviste.

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

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

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

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

La Commission rejette les amendements.

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

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

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

Elle adopte ensuite l'article 8 ainsi modifié.

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

Création d'un délit de soustraction à l'obligation de rester à disposition

Cet article additionnel a été introduit par l'amendement CD111 de M. Sébastien Pietrasanta qui a recueilli l'avis favorable de votre rapporteur. Il a

pour objet de sanctionner de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende la violation de l'article L. 2241-2 du code des transports.

En effet, lorsque des agents de l'exploitant du service de transport constatent une infraction mais que le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, l'article L. 2241-2 dispose que 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. En cas d'ordre négatif ou de silence prolongé, le contrevenant ne peut être retenu contre son gré. Pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire, le contrevenant est tenu de demeurer à la disposition des agents de l'exploitant.

Or, cette obligation n'est, jusqu'à présent, assortie d'aucune sanction en cas de violation ; il arrive dans la pratique que des contrevenants décident de partir avant même que la communication ait abouti, sans que rien ne soit possible pour les retenir.

C'est la raison pour laquelle la commission a adopté cet amendement qui constitue l'une des pièces maîtresses du dispositif de la lutte contre la fraude : désormais, le manquement à l'obligation de demeurer à la disposition du contrôleur pendant qu'il rend compte à un officier de police judiciaire constituera un délit. 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 examine l'amendement CD111 de la commission des lois.

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

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

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

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'amendement CD92 du rapporteur tombe.

Après l'article 8

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

Les amendements sont retirés.

Article 8 ter (nouveau)

(article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse)

Lutte contre les « mutuelles de fraudeurs »

Cet article additionnel a également été introduit par l'amendement CD112 de M. Sébastien Pietrasanta ayant recueilli l'avis favorable de votre rapporteur. Il s'agit de sanctionner les souscriptions ayant pour objet de financer le paiement des amendes par ce qui est communément appelé les « mutuelles de fraudeurs ».

La disposition adoptée étend 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.

En effet, alors que les entreprises publiques de transport tentent de lutter plus efficacement contre la fraude, 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.

En adoptant cet amendement, la commission du développement durable entend contribuer à la lutte contre ces comportements inciviques préjudiciables aux comptes des entreprises publiques.

*

* *

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

M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. Cet amendement concerne ce qu'il est convenu d'appeler les « mutuelles de fraudeurs ». Dans certains

territoires, des individus ont créé des sites internet où des usagers cotisent, modestement, pour payer les amendes de manière collective. C'est un véritable manuel de fraude qui circule sur internet, et la SNCF nous a indiqué que, dans certaines régions, la proportion d'usagers utilisant ces mutuelles était très importante.

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

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

Article 9

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

Instauration d'un droit de communication entre les exploitants de transports publics et les administrations publiques pour faciliter la recherche des adresses des contrevenants

I. L'ÉTAT DU DROIT

Actuellement, les contrevenants qui ne règlent pas sur le champ la transaction qui leur est applicable, notamment en cas de fraude tarifaire, sont tenus de justifier de leur identité et de leur adresse, de manière à ce que leur soit envoyée à leur domicile une injonction de paiement.

La principale difficulté provient du fait que nombre de fraudeurs déclarent être démunis de tout document d'identité et fournissent aux services des sociétés de transport des identités et des adresses fantaisistes. Ainsi, en 2014, plus de 40 % des procès-verbaux dressés par les agents assermentés sont revenus avec la mention « pli non distribué ».

Il en résulte un taux de recouvrement d'amendes particulièrement faible : 13 % à 14 % aussi bien pour la RATP que pour la SNCF.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Pour permettre aux opérateurs de retrouver les adresses réelles des fraudeurs, l'article 9 de la proposition de loi propose de fiabiliser les données recueillies dans le cadre du constat des contraventions en demandant « *aux administrations publiques, notamment aux administrations financières et aux organismes de sécurité sociale* » une confirmation de l'adresse des intéressés (alinéas 1 et 2). Le principe de l'instauration d'un droit de communication est ainsi établi.

En effet, s'il semble particulièrement difficile de poursuivre avec succès une personne qui fournit à la fois une fausse identité et une fausse adresse, il apparaît en revanche plus facile de retrouver une personne qui présente une pièce d'identité sur laquelle figure sa véritable identité mais une adresse ancienne non mise à jour. Ce cas de figure est d'autant plus fréquent que les cartes nationales d'identité sont désormais valables quinze ans et que beaucoup d'usagers négligent de déclarer leurs changements d'adresses.

Bien entendu, la procédure de sécurisation d'adresse est entourée de plusieurs précautions. Ainsi, les personnes chargées du recouvrement, susceptibles d'interroger les administrations publiques sont « *spécialement désignées et habilitées par l'exploitant* ».

Surtout, les renseignements transmis sont strictement limités à l'état civil des débiteurs et à l'adresse de leur domicile. Il est bien précisé que ces éléments « *ne peuvent être utilisés que dans la seule mesure nécessaire au recouvrement des sommes dues au titre des infractions commises par là même personnes* ». Ces données ne sont pas susceptibles d'être communiquées à des tiers (alinéa 3).

Les données ne seront pas échangées directement. Elles transiteront par une structure commune aux exploitants. Les employés de cette structure seront « *spécialement désignés et habilités* » (alinéa 4).

Cet article modifie également le livre des procédures fiscales. Il précise que le secret professionnel ne fait pas obstacle à la communication des informations utiles à la réalisation de la transaction ou au recouvrement forcé des amendes forfaitaires majorées (alinéas 6 à 11).

La transmission d'informations personnelles, s'agissant notamment de l'adresse du débiteur en vue d'assurer le recouvrement d'une créance, a déjà été consacrée par le législateur. Ce droit de communication existe notamment pour les huissiers de justice (article L. 152-1 du code des procédures civiles d'exécution) et certains établissements publics (article L. 1617-5 du code général des collectivités territoriales). Il en résulte que les huissiers de justice et certains établissements publics possèdent de la qualité de « tiers autorisés » au sens des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

La reconnaissance de cette qualité à certains agents assermentés des entreprises ferroviaires et spécialement habilités à cette fin restera strictement circonscrite aux seuls besoins de l'exercice de leur mission, à savoir le recouvrement des sommes dues au titre de la transaction ou de l'amende. Votre rapporteur y est favorable.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Votre rapporteur, très attaché aux dispositions de l'article 9 de la proposition de loi n'a pas souhaité le modifier sur le fond. Il a toutefois déposé un amendement de réécriture globale de cet article pour tenir compte de l'analyse du Conseil d'État à qui cette disposition a été soumise entre le dépôt de la proposition de loi et son examen en commission. L'amendement CD 50 n'a donc apporté aucune modification de fond.

Cet amendement rédactionnel a toutefois été sous-amendé (CD115), avec l'avis favorable de votre rapporteur, par M. Sébastien Pietrasanta, rapporteur pour avis, qui a souhaité que soit rappelée dans la loi la nécessité, en matière d'échange de données nominatives informatisées, de soumettre le dispositif au contrôle de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

La Commission adopte le sous-amendement CD115.

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

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

La Commission adopte l'article 9 ainsi modifié.

Article 10 (nouveau)
(article 529-4 du code de procédure pénale)

Levée d'ambiguïté juridique sur la définition de la transaction proposée aux contrevenants

Cet article additionnel a été créé par l'adoption par la commission de l'amendement CD51 de votre rapporteur.

L'actuelle rédaction de l'article 529-4 du code de procédure pénale n'est pas satisfaisante dans la mesure où elle dispose que l'action publique est éteinte lors du paiement par le contrevenant de « l'indemnité forfaitaire », alors qu'en réalité, elle est éteinte par une transaction qui repose sur le versement à l'exploitant « d'une indemnité forfaitaire », « de la somme due au titre du transport » et de « frais de constitution du dossier ».

La disposition adoptée précise donc que la procédure ne saurait être arrêtée par le seul paiement de l'indemnité forfaitaire, mais bien par le paiement de la transaction dans son intégralité.

*
* *

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

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

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

Article 11 (nouveau)
(article L. 2101-2-1 du code des transports)

Prêt de personnel entre différentes entités de la SNCF

Cet article additionnel a été créé par l'adoption par la commission de l'amendement CD100 de votre rapporteur. Il facilite le prêt de personnel entre la SNCF, SNCF réseau et SNCF mobilité, notamment « *en cas de circonstance imprévue, accidentelle ou exceptionnelle* ».

En effet, la sûreté ferroviaire repose sur des interactions quotidiennes entre des personnels qui dépendaient historiquement de la Société Nationale des Chemins de Fer français et qui sont, depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, répartis entre les trois EPIC du groupe public ferroviaire.

Il en va notamment ainsi des prêts de personnels entre EPIC, qui sont notamment nécessaires à la gestion des situations de crise (agents d'information en gare, contrôleurs, conducteurs).

Le formalisme requis pour les mises à disposition de personnels entre entreprises distinctes impliquerait de différer de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines, l'intervention des personnels concernés, qui est pourtant requise sans délai au regard des impératifs de sûreté dans les gares et les trains.

C'est pourquoi la commission a adopté ces dispositions qui permettent tout en s'inscrivant dans le respect des objectifs de la loi du 4 août 2014 de gagner en souplesse au bénéfice de la sûreté.

*
* *

La Commission examine l'amendement CD100 du rapporteur.

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

La Commission adopte l'amendement.

Article 12 (nouveau)

(articles L. 2241-1 du code des transports, L. 511-1 et L. 512-8 [nouveau] du code de la sécurité intérieure)

Extension des pouvoirs des polices municipales en matière de police des transports

Cet article additionnel a été créé par l'adoption par la commission de l'amendement CD99 de votre rapporteur.

Cet amendement développe les capacités d'intervention des polices municipales pour assurer le bon ordre dans les transports publics de voyageurs. Ces polices pourront désormais constater par procès-verbaux les infractions prévues par le code 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 des systèmes de transport ferroviaire ou guidé.

Dans ce cadre, l'amendement prévoit que des agents de police municipale puissent être mis en commun à l'échelle d'un groupe de communes ou d'une intercommunalité.

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

résultant du fait qu'elles ne rémunèrent pas les communes pour les services qu'elles leur rendent.

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

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

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

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

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

Vous pouvez toujours essayer de faire le décompte des sommes que l'intervention de la police municipale va permettre aux sociétés de transport de récupérer, mais je vous souhaite bon courage, surtout si ce décompte doit être établi commune par commune, alors que la police municipale aura justement

vocation à intervenir sur le territoire de plusieurs communes, tout au long d'une ligne de transport, dans le cadre d'une convention de délégation de service public.

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

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

La Commission adopte l'amendement.

Article 13 (nouveau)

(articles L. 2241-1-1, L. 2241-6, L. 2242-5, L. 2242-10 [nouveau] du code des transports)

Dispositions diverses relatives à la fraude dans les transports

Cet article additionnel a été créé par l'adoption par la commission de quatre amendements :

– l'amendement CD110, déposé par votre rapporteur, permet aux agents des douanes, dans l'exercice de leurs missions de recherche de la fraude prévues par le code des douanes, d'accéder librement aux trains en circulation sur le territoire français.

Ces agents ont pour objectif de rechercher les infractions douanières portant notamment sur le trafic d'armes et de produits explosifs, de produits stupéfiants et les flux illicites de capitaux. Leur intervention permet également de capter du renseignement à vocation notamment antiterroriste et de sécurité intérieure.

Actuellement, la direction générale des douanes et droits indirects sollicite chaque année de l'opérateur ferroviaire des cartes de circulation (environ 200 par an) qui font office de titres de transport pour les agents des douanes effectuant des contrôles embarqués.

Cette procédure n'est pas satisfaisante en termes d'efficacité des contrôles car elle ne permet pas en effet aux dispositifs douaniers de s'adapter de façon souple et en temps réel aux évolutions du contexte des contrôles et aux exigences opérationnelles.

C'est la raison pour laquelle la commission a adopté un dispositif de libre accès des agents des douanes aux trains, à l'instar de celui prévu au profit des agents de la police nationale et des militaires de la gendarmerie nationale par l'article L 2241-1-1 du code des transports, lorsqu'ils agissent dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée. Les modalités d'application de cette mesure seront fixées par décret ;

— l'amendement CD52, présenté par votre rapporteur, a pour objet de permettre aux agents des services de sécurité des exploitants de transports ferroviaires ou guidés d'empêcher physiquement à des voyageurs refusant d'obéir à leurs injonctions d'accéder aux trains, trams ou véhicules routiers.

En effet, lors du contrôle des titres de transport en gare, préalablement à l'accès à bord des trains, les agents des services internes de sécurité de la SNCF ne disposent d'aucun moyen pour interdire physiquement l'accès au véhicule aux voyageurs refusant d'obéir à leur injonction mais déterminés à accéder malgré tout aux trains. Il peut s'agir de personnes sans titre de transport valide, de personnes ayant refusé la fouille de leur bagage ou la palpation de sécurité ou de personnes contrevenant d'une manière ou d'une autre aux règles de sécurité.

L'article L. 2241-6 du code des transports dispose 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.

En l'état actuel, l'application rigoureuse de la législation ne permet donc pas aux agents des services de sécurité de la SNCF, *d'interdire l'accès* d'un train à un passager qui contreviendrait aux dispositions tarifaires ou à des dispositions relatives à la sécurité.

L'article 77-2 du décret du 22 mars 1942 semble constituer la seule disposition permettant d'interdire l'accès à un véhicule de transports : *« Toute personne qui aura refusé d'obtempérer aux injonctions adressées par les fonctionnaires et agents énumérés à l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845 relative à la police des chemins de fer, en vue de faire respecter les dispositions du présent décret ou de faire cesser un trouble à l'ordre public, pourra se voir interdire l'accès au train par les agents de la force publique. »*

Mais dans ce cas, la faculté d'interdire l'accès à bord d'un train n'est ouverte qu'aux *« agents de la force publique »* et non aux agents des services de sécurité ferroviaire. L'amendement adopté par la commission lève toute équivoque.

Selon la SNCF, en 2014, plus de 3 000 injonctions de descendre d'un train ont été effectuées par la sécurité ferroviaire, dont 275 contraignantes ; plus de 2 000 injonctions de quitter les emprises ferroviaires (dont 323 contraignantes) ont été mises en œuvre ;

– l'amendement CD83 rectifié de Mme Marie Le Vern, sur avis favorable de votre rapporteur, dont l'objet est de punir de deux mois d'emprisonnement les fraudes à l'identité en matière de transport, en forte augmentation.

En effet, la déclaration intentionnelle de fausse identité est un délit actuellement passible de 3 750 euros d'amende, mais n'est pas passible d'emprisonnement. Par conséquent, ni les agents de la force publique ni ceux des services internes de la SNCF ou de la RATP ne sont autorisés à exercer un quelconque pouvoir de contrainte ou de coercition à l'égard de l'auteur de tels faits. Les contrevenants ne peuvent être interpellés que dans le cadre de la procédure de flagrant délit prévue à l'article 73 du code de procédure pénale.

L'argument selon lequel il sera difficile de prouver le caractère intentionnel de la fausse déclaration d'adresse n'est pas valide dans la mesure où, lorsqu'ils déclarent être dépourvus de documents d'identité les contrevenants doivent indiquer leur adresse par écrit aux services de sécurité des exploitants de réseaux ferrés. Le document qu'ils remplissent sur l'honneur et qu'ils signent leur rappelle explicitement les règles applicables en cas de fausse déclaration de leur part. Le caractère intentionnel de la déclaration d'une fausse identité ou d'une fausse adresse est donc aisé à démontrer ;

– l'amendement CD67 de Mme Valérie Lacroute punissant de cinq ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende le fait d'inciter à la fraude dans les transports par la création d'un collectif solidaire de fraudeurs.

Cet amendement crée un nouveau délit dans le but de mieux 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.

Les peines encourues sont identiques à celles prévues pour le délit d'« incitation à commettre des délits ou des crimes par voie de presse ou tout autre moyen de communication », prévu par l'article 24 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse.

*

* *

La Commission adopte ensuite l'amendement CD110 du rapporteur.

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

La Commission examine l'amendement CD52 du rapporteur.

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

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

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

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

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

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

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

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

M. Gérard Darmanin. L'amendement CD35, pratiquement identique à celui que vient de défendre Mme Lacroute, a pour objet d'aider le procureur de la République à poursuivre les fraudeurs, en créant un nouveau délit pour lutter

contre les mutuelles de fraudeurs. Cette disposition est aussi importante sur le plan légal que sur le plan symbolique.

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

L’amendement CD35 est retiré.

La Commission adopte l’amendement CD67.

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

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

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

L’amendement CD82 est retiré.

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

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

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

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

Plusieurs députés. Mais nous ne voulons pas être armés !

La Commission rejette l'amendement.

TITRE III **DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES** **AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS** *(Division et intitulé nouveaux)*

Article 14 (nouveau)
(articles L. 1632-1 et L. 2251-2 du code des transports)
Lutte contre les violences à caractère sexiste

Ce titre et cet article nouveaux ont été introduits par l'adoption des amendements CD25 et CD26 de Mme Marie Le Vern, après avis favorable de votre rapporteur :

– l'amendement CD25 a pour objet de sensibiliser les agents des entreprises de transport, lors de leur formation, à la prévention des violences et des atteintes dont sont victimes les femmes dans les transports publics.

Cet amendement doit permettre de s'assurer de l'évolution qualitative de la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP au regard des nouvelles prérogatives qui leur sont confiées et notamment au regard de l'impératif de mieux lutter contre les actes de violence et de harcèlement dont sont victimes les femmes dans les transports.

Le harcèlement sexiste est une réalité pour des millions de femmes qui utilisent les transports en commun. L'avis publié en avril 2015 par le Haut Conseil pour l'Égalité entre les femmes et les hommes a permis de mettre en lumière une statistique inquiétante : dans certains départements, 100 % des femmes ont été un jour victimes d'actes de harcèlement sexiste.

Ce phénomène conduit certaines femmes à intérioriser l'insécurité dont elles sont l'objet et à adopter des stratégies d'évitement dans leurs usages des transports (certaines lignes, certains horaires), contribuant à les exclure de l'espace public.

Cette réalité est de mieux en mieux appréhendée par la société civile, les pouvoirs publics, les forces de l'ordre et les transporteurs eux-mêmes. Toutefois, afin d'accompagner cette prise de conscience, et la mise en action qui doit nécessairement la suivre, il paraît indispensable que les acteurs œuvrant au

quotidien pour la sécurité dans les réseaux de transports soient correctement formés à reconnaître, appréhender et répondre à ce phénomène ;

– l’amendement CD26 complète les missions des autorités organisatrices de transport et du syndicat des transports d’Île-de-France, en leur enjoignant de lutter, au-delà des formes classiques de délinquance, contre les harcèlements et les violences spécifiques faites aux femmes.

Cette mission prendra notamment la forme de la publication annuelle d’un document synthétisant l’ensemble des mesures conduites en vue de recenser, prévenir et éradiquer ces atteintes. Cette publication devra notamment permettre l’établissement de statistiques précises sur les harcèlements et violences à caractère sexiste dans les transports. Ces données font aujourd’hui souvent défaut aux pouvoirs publics et associations concernées. Leur publication doit permettre la réduction de la tolérance sociale dont bénéficient encore trop souvent les auteurs de ces actes.

*

* *

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

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

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

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

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

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

Titre

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

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

La Commission adopte l'amendement.

*

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

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

*

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

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Code des transports	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,	PROPOSITION DE LOI RELATIVE À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES <u>INCIVILITÉS</u>, CONTRE LES ATTEINTES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET CONTRE <u>LES ACTES TERRORISTES</u> DANS LES <u>TRANSPORTS COLLECTIFS</u> DE VOYAGEURS, amendement CD85
	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	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
	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
<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.	I. – L'article L. 2251-5 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :	I. – Le code des transports est <u>ainsi modifié</u> :
	« 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. »	1° L'article L. 2251-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
		amendement CD102
		<i>(Alinéa sans modification)</i>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">Code de la sécurité intérieure</p> <p>Livre VI : Activités privées de sécurité</p> <p style="padding-left: 20px;">Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires</p> <p style="padding-left: 20px;">Chapitre III : Modalités d'exercice</p> <p style="padding-left: 20px;">Section 1 : Activités de surveillance et de gardiennage</p> <p style="padding-left: 40px;">Sous-section 1 : Missions</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Art. L. 613-2.</i> – Les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1^o 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.</p> <p style="padding-left: 20px;">Les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1^o de l'article L. 611-1, spécialement 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</p>	<p style="text-align: center;">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 style="padding-left: 20px;">1^o À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 613-2, les mots : « spécialement habilitées à cet 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 »-</p>	<p style="text-align: center;">2^o (nouveau) À la troisième phrase du troisième alinéa de l'article L. 5332-6 et à la deuxième phrase du second alinéa du II de l'article L. 6342-4, les mots : « à main » sont supprimés.</p> <p style="text-align: center;">amendement CD102</p> <p style="text-align: center;">II. – <u>Le</u> code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p> <p style="padding-left: 20px;">1^o A (nouveau) Au dernier alinéa des articles L. 511-1 et L. 531-1, au premier alinéa de l'article L. 613-2 et au second alinéa de l'article L. 613-3, les mots : « à main » sont supprimés ;</p> <p style="text-align: center;">amendement CD103</p> <p style="padding-left: 20px;">1^o À la première phrase du <u>second</u> alinéa de l'article L. 613-2, les mots : « spécialement habilitées à cet 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 » ;</p>

Dispositions en vigueur

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.

Code des transports

Texte de la proposition de loi

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.

Texte adopté par la Commission

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

amendement CD46

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

Article 1^{er} bis (nouveau)

Après l'article L. 2241-1-1 du code des transports, il est inséré un article L. 2241-1-2 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2241-1-2.* – Les agents mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages. »

amendement CD20

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code des transports</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</p> <p>Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p> <p>Titre V : Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens</p> <p>Chapitre I^{er} : Dispositions générales</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 article L. 2251-6 ainsi rédigé :</p> <p>« 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>« Ils peuvent recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires sur l'activité opérationnelle de ces services.</p> <p>« 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>I. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>« 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 <u>des services désignés par arrêté du ministre de l'intérieur</u> 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 <u>du présent code</u>.</p> <p>amendement CD90</p> <p>« Ils peuvent recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires <u>relatifs à</u> l'activité opérationnelle de ces services.</p> <p>amendement CD55</p> <p>« Ils <u>transmettent</u> 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 <u>l'un des cas décrits</u> aux trois premiers alinéas de l'article L. 2251-2.</p> <p>amendement CD56</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Chapitre II : Sanctions pénales	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 :	<u>« Un bilan national annuel des actions entreprises dans le cadre du présent article est publié et notifié au Défenseur des droits. »</u>
	« 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. »	amendement CD104
	Article 3	II. – Le chapitre II du <u>même</u> titre V est complété par un article L. 2252-2 ainsi rédigé :
<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.		« Art. L. 2252-2. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait <u>pour tout agent d'un service de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1</u> de <u>faire</u> obstacle à l'accomplissement des contrôles exercés dans les conditions prévues à l'article L. 2251-6. »
		amendement CD57
		Article 3
		<u>Le chapitre 1^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</u>
		<u>1° L'article L. 2251-3 est ainsi modifié :</u>
Les cas exceptionnels dans lesquels ils peuvent être dispensés du port de la tenue sont fixés par voie réglementaire.	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 ».	<u>a) Au second alinéa, le mot : « exceptionnels » est supprimé :</u>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« La carte professionnelle est présentée à toute personne qui en fait la demande. » :

2° (nouveau) Après l'article L. 2251-3, il est inséré un article 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. ».

amendements CD106 et CD116

Article 3 bis (nouveau)

Le chapitre IV du titre 1^{er} du livre 1^{er} 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, de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau ou de 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 CD107

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>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 sécurité de l’exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p>	<p>Article 4</p> <p>Le premier alinéa de l’article L. 2241-1 du code des transports est complété par les mots : « et les agents de police judiciaire »</p>	<p>Article 4</p> <p>L’article L. 2241-1 du code des transports est <u>ainsi modifié</u> :</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><u>1° Le I est ainsi modifié</u> :</p>
<p>2° Les agents assermentés missionnés de l’Établissement public de sécurité ferroviaire ;</p>		<p><u>a) Au premier alinéa, après le mot : « officiers », sont insérés les mots : « et les agents » ;</u></p>
<p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d’infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p>		<p>amendement CD58</p>
<p>4° Les agents assermentés de l’exploitant du service de transport ;</p>		<p><u>b) (nouveau) Après le 4°, il est inséré un 4° bis ainsi rédigé :</u></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><u>« 4° bis Les agents assermentés missionnés de l’exploitant du service de transport ; »</u></p>
<p>II. — Les contraventions aux dispositions des arrêtés de l’autorité administrative compétente de l’État</p>		<p>amendement CD88</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares sont constatées également par :		
1° Les agents de police judiciaire ;		<u>2° (nouveau) Le 1° du II est abrogé.</u>
Code de la route		amendement CD59
<i>Art. L. 225-4.</i> – Les autorités judiciaires, les magistrats de l'ordre administratif dans le cadre des recours formulés contre les décisions de retrait de point du permis de conduire, les officiers de police judiciaire chargés de l'exécution d'une ordonnance juridictionnelle ou agissant dans le cadre d'une enquête de flagrance, le représentant de l'État dans le département dans l'exercice de ses compétences en matière de permis de conduire, les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application du présent code sont autorisés à accéder directement aux informations enregistrées en application de l'article L. 225-1.		<u>Article 4 bis (nouveau)</u> Le code de la route est ainsi modifié :
<i>Art. L. 225-5.</i> – Les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire sont communiquées sur leur demande :		<u>1° À l'article L. 225-4, le mot : « directement » est supprimé ;</u>
1° Au titulaire du permis, à son avocat ou à son mandataire ;		<u>2° L'article L. 225-5 est ainsi modifié :</u>
2° Aux autorités compétentes des territoires et collectivités territoriales d'outre-mer, aux fins d'authentification du permis de conduire ;		<u>a) À la fin du premier alinéa, les mots : « sur leur demande » sont supprimés ;</u>

Dispositions en vigueur

3° Aux autorités étrangères compétentes, aux fins d'authentification du permis de conduire, conformément aux accords internationaux en vigueur ;

4° Aux officiers ou agents de police judiciaire agissant dans le cadre d'une enquête préliminaire ;

5° Aux militaires de la gendarmerie ou aux fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application des dispositions du présent code ;

5° bis Aux agents de police judiciaire adjoints et aux gardes champêtres, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater ;

6° Aux autorités administratives civiles ou militaires pour les personnes employées ou susceptibles d'être employées comme conducteur de véhicule à moteur ;

7° Aux entreprises d'assurances pour les personnes dont elles garantissent ou sont appelées à garantir la responsabilité encourue du fait des dommages causés par les véhicules à moteur ;

8° A l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de conducteur associées au chronotachygraphe électronique utilisé pour le contrôle des transports routiers ;

9° A l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de qualification de conducteur destinées à prouver la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

10° Aux fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports pour l'exercice des compétences en matière de contrôle du transport routier prévues au présent

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

b) Il est ajouté un 11° ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

code.

« 11° Aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises, pour les personnes qu'elles emploient comme conducteur de véhicule à moteur. » :

Art. L. 330-2. – I. – Ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande :

3° À la fin du premier alinéa des articles L. 330-2 et L. 330-3 et au premier alinéa de l'article L. 330-4, les mots : « sur leur demande » sont supprimés.

1° À la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives, à son avocat ou à son mandataire ;

amendement CD84

Art. L. 330-3. – I. – Les informations relatives, d'une part, aux gages constitués sur les véhicules à moteur et, d'autre part, aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation sont communiquées sur leur demande :

1° À la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives exigées pour la circulation du véhicule, à son avocat ou à son mandataire ;

Art. L. 330-4. – Les informations relatives à l'état civil du titulaire du certificat d'immatriculation, au numéro d'immatriculation et aux caractéristiques du véhicule ainsi qu'aux gages constitués et aux oppositions, sont, à l'exclusion de tout autre renseignement, communiquées sur leur demande, pour l'exercice de leur mission :

1° Aux agents chargés de l'exécution d'un titre exécutoire ;

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Code pénal</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><i>Article 4 ter (nouveau)</i></p>
<p><i>Art. 131-31.</i> – 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.</p>		<p>La première phrase de l’article <u>131 31 du code pénal est complétée par les mots : « , notamment les véhicules, les arrêts et les stations de transport public de voyageurs ».</u></p>
<p>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.</p>		<p style="text-align: right;">amendement CD108</p>
<p style="text-align: center;">Code de procédure pénale</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p>
<p>Livre I^{er} : De la conduite de la politique pénale, de l’exercice de l’action publique et de l’instruction</p>		
<p>Titre II : Des enquêtes et des contrôles d’identité</p>		
<p>Chapitre III : Des contrôles, des vérifications et des relevés d’identité</p>		
	<p>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 :</p>	<p>I. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
	<p>« <i>Art. 78-7.</i> – 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.</p>	<p>« <i>Art. 78-7.</i> – 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 mis en œuvre dans ce véhicule sur son trajet, prendre les réquisitions <u>et les instructions</u> prévues au sixième alinéa de l’article 78-2 et à l’article 78-2-2.</p>
		<p style="text-align: right;">amendement CD60</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Art. 18. – Les officiers de police judiciaire ont compétence dans les limites territoriales où ils exercent leurs fonctions habituelles.

.....

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.

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

« 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.

« Les procureurs des ressorts dans lesquels le train marque un arrêt en sont informés. »

II. – Le dernier alinéa de l'article 18 du code de procédure pénale est complété par une phrase ainsi rédigée :

« 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. »

Article 6

Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4 après le mot : « aussi » sont

« 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 du présent article peuvent être prises par le procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare d'arrivée.

(Alinéa sans modification)

II. – *(Alinéa sans modification)*

« Lorsque les réquisitions prises par le procureur de la République en application 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 d'un véhicule de transport ferroviaire de voyageurs.

amendement CD61 et CD68

Article 6

(Alinéa sans modification)

1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4, après le mot : « aussi »,

Dispositions en vigueur

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.

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.

Texte de la proposition de loi

~~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 ».~~

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 »

Texte adopté par la Commission

sont insérés les mots : « dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs, à l'inspection visuelle des bagages et à leur fouille ou encore. » et, après le mot : « République », sont insérés les mots : « du ressort dans lequel se situe le prochain arrêt du train. » ;

amendements CD53 et CD114

2° Au premier alinéa de l'article 78-2-2, après le mot : « aussi », sont insérés les mots : « à l'inspection visuelle des bagages, dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs seulement, ou encore à leur fouille ainsi qu' » ;

amendements CD53 et CD62

Dispositions en vigueur

Art. L. 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.

A 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

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

3° (nouveau) L'article 529-4 est complété par un IV ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

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.

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« IV. – L'agrément mentionné au III du présent article est valide, pour l'exercice des mêmes missions et au service du même exploitant, dans un département autre que celui de délivrance après information des procureurs de la République des départements concernés, dans la limite de quinze jours par an. »

amendement CD87 rect.

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code des transports</p>		<p><u>Article 6 bis (nouveau)</u></p>
<p>Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé</p>		<p><u>Le code des transports est ainsi modifié :</u></p>
<p>Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés</p>		<p><u>1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la deuxième partie est complété par des articles L. 2241-10 et L. 2241-11 ainsi rédigés :</u></p>
<p>Titre IV : Police du transport ferroviaire ou guidé</p>		
<p>Chapitre I^{er} : Recherche, constatation et poursuite des infractions</p>		<p><u>« Art. L. 2241-10. – Les passagers des transports routiers, ferroviaires ou guidés doivent être en mesure de justifier de leur identité lorsqu'ils ne disposent pas d'un titre de transport valable à bord des véhicules de transport ou dans les zones dont l'accès est réservé aux personnes munies d'un titre de transport, ou lorsqu'ils ne régularisent pas immédiatement leur situation. Ils doivent, pour cela, être porteurs d'un document attestant de cette identité ; la liste des documents valables est établie par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.</u></p>
		<p><u>« La non-présentation d'un document d'identité en cours de validité sur requête d'un officier de police judiciaire ou d'un agent des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1 est passible d'une contravention de la troisième classe.</u></p>
		<p><u>« Ces dispositions ne sont pas applicables aux mineurs accompagnés par toute personne de plus de dix-huit ans qui en a la charge ou la surveillance.</u></p>
		<p><u>« Art. L. 2241-11. – Les entreprises de transport routiers, ferroviaires ou guidés peuvent conditionner le voyage de leurs passagers à la détention d'un titre de transport nominatif. Dans ce cadre, le passager est tenu, lorsque l'entreprise de transport le lui demande, de présenter un</u></p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Titre V : Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens

document attestant son identité afin que soit vérifiée la concordance entre celle-ci et l'identité mentionnée sur son titre de transport. » :

2° Au premier alinéa de l'article L. 2241-6, après le mot : « tarifaires », sont insérés les mots : « , aux dispositions de l'article L. 2241-10 » :

3° À l'article L. 3114-1, après la référence : « L. 2241-5. », est insérée la référence : « et l'article L. 2241-10 ».

amendement CD81 rect. et CD89

Article 6 ter (nouveau)

Le titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

« CHAPITRE III

« Autres services internes de sécurité

« Art. L. 2253-1. – Dans le cadre des compétences de transport de passagers dévolues par la loi aux autorités organisatrices de transports de voyageurs, quel que soit le mode de transport, les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés. À cette fin, les autorités organisatrices de transports et les exploitants peuvent se doter de services de sécurité internes qui sont soumis au titre VI du code de la sécurité intérieure. »

amendement CD86 rect.

Article 6 quater (nouveau)

Lorsqu'un voyageur pris en flagrant délit de fraude n'est pas en mesure de présenter un titre d'identité valide, ses bagages peuvent être fouillés par les forces de l'ordre ou par les agents de sécurité de l'exploitant de transport sans son consentement.

amendement CD95

Dispositions en vigueur

—

Code des transports

Art. L. 2241-I. - 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 sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;

3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;

4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;

5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.

Texte de la proposition de loi

—

**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 :

Texte adopté par la Commission

—

Article 6 quinquies (nouveau)

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 30 juin 2016, un rapport portant sur l'évaluation du coût de la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs et sur l'opportunité de créer une redevance de sûreté.

amendement CD98 rect.

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

Article 7

(Alinéa sans modification)

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« 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. »

« Les agents ou fonctionnaires mentionnés au 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, dans les cours ou dans les bâtiments des gares, stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire, ainsi que dans les stations de transport guidé de voyageurs. »

amendements CD63, CD69 et CD70

Article 8

Article 8

L'article L. 2242-6 du code des transports est ainsi modifié :

1° (nouveau) Au premier alinéa, les mots : « une voiture » sont remplacés par les mots : « tout moyen de transport public de personnes payant » :

amendement CD93

2° Le second alinéa est ainsi modifié :

a) Le mot : « dix » est remplacé par le mot : « cinq » ;

b) (nouveau) Après le mot : « complété », la fin est supprimée.

amendement CD37

Article 8 bis (nouveau)

Le troisième alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :

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.

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.

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

~~Au deuxième~~ alinéa de l'article L. 2242-6 du ~~même~~ code, le mot : « dix » est remplacé par le mot : « cinq ».

Dispositions en vigueur

code de procédure pénale.

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.

Pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire, le contrevenant est tenu de demeurer à la disposition d'un agent visé au même premier alinéa.

Loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse

Art. 40. – 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.

Texte de la proposition de loi

Article 9

I. – Après l'article L. 2241-2 du même code il est inséré un article L. 2241-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2241-2-1. – Pour fiabiliser les données recueillies dans le cadre du constat des contraventions

Texte adopté par la Commission

« La violation de cette obligation est punie de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. »

amendement CD111

Article 8 *ter* (nouveau)

L'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 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. »

amendement CD112

Article 9

I. – Après l'article L. 2241-2 du code des transports il est inséré un article L. 2241-2-1 ainsi rédigé :

amendement CD50 rect.

« Art. L. 2241-2-1. – Pour fiabiliser les données relatives à l'identité et à l'adresse du contrevenant

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

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 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.

« 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.

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

recueillies lors de la constatation des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, les agents des exploitants des systèmes de transport ferroviaire ou guidé chargés du recouvrement des indemnités forfaitaires et des frais de dossier mentionnés à l'article 529-4 du même code peuvent obtenir communication auprès des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale, sans que le secret professionnel puisse leur être opposé, des renseignements, strictement limités aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des contrevenants, ainsi qu'à l'adresse de leur domicile.

amendement CD50 rect.

« Les renseignements transmis ne peuvent être utilisés que dans le cadre de la procédure transactionnelle prévue au même article 529-4, en vue d'inviter le contrevenant à s'acquitter du versement de l'indemnité forfaitaire et des frais de dossier dans le délai imparti. Ils ne peuvent être communiqués à des tiers.

amendement CD50 rect.

« Les demandes des exploitants et les renseignements communiqués en réponse sont transmis par l'intermédiaire d'une personne morale unique, commune aux exploitants. Les agents de cette personne morale unique susceptibles d'avoir accès à ces renseignements, dont le nombre maximal est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des finances et des transports, sont spécialement désignés et habilités à cet effet par l'exploitant. Ils sont tenus au secret professionnel sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal.

amendement CD50 rect.

« 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. »

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Livre des procédures fiscales	II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :	amendement CD115
Première partie : Partie législative	1° Le VII de la section II du chapitre III du titre II de la première partie est complété par un 9 ^o ainsi rédigé :	II. – Le <u>chapitre III du titre II de la première partie</u> du livre des procédures fiscales est ainsi modifié :
Titre II : Le contrôle de l'impôt		amendement CD50 rect.
Chapitre III : Le secret professionnel en matière fiscale		1° Le VII de la section II est complété par un 10 ^o ainsi rédigé :
Section II : Dérogations à la règle du secret professionnel		amendement CD50 rect.
VII : Dérogations au profit d'organismes divers	« 9 ^o Exploitants de transports publics ferroviaires, guidés ou routiers.	« <u>10^o Exploitants de transports publics ferroviaires, guidés ou routiers</u>
	« <i>Art. L. 166 E.</i> – 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 informations utiles à la réalisation de la transaction prévue par les articles 529-3 et 529-4 du code de procédure pénale .	« <i>Art. L. 166 E.</i> – L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que l'administration fiscale transmette à la <u>personne morale</u> mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 2241-2-1 du code des transports ou aux agents mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code les <u>renseignements, relatifs à l'état civil et à l'adresse du domicile des auteurs des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale,</u> utiles à la réalisation de la transaction prévue par l'article 529-4 du <u>même</u> code.
	« 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. ».	amendement CD50 rect.
		« L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que les agents mentionnés au premier alinéa <u>du présent article</u> accèdent aux informations 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. » ;
		amendement CD50 rect.

Dispositions en vigueur

Art. L. 113. - 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.

Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés

Art. 27. - 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 :

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 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.

Texte de la proposition de loi

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 ».

Texte adopté par la Commission

2° Au second alinéa de l'article L. 113, la référence : « et L. 166 D » est remplacé par les références : « , L. 166 D et L. 166 E ».

amendement CD50 rect.

III (nouveau). - Le I de l'article 27 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 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 CD115

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Code de procédure pénale

Article 10 (nouveau)

.....

Art. L. 259-4. – 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.

.....

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.

À la fin du dernier alinéa du II de l'article 529-4 du code de procédure pénale, les mots : « l'indemnité forfaitaire » sont remplacés par les mots : « l'ensemble des sommes dues au titre de la transaction ».

amendement CD51

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

Article 11 (nouveau)

Après l'article L. 2101-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2101-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2101-2-1. – Le prêt de main-d'œuvre à but non lucratif entre la SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau est exercé dans les conditions suivantes, lorsqu'il est effectué afin de répondre à un besoin temporaire de main-d'œuvre supplémentaire, soit en cas de circonstance imprévue, accidentelle ou exceptionnelle, soit afin d'accompagner un salarié dans l'évolution de son parcours professionnel, notamment dans le cadre d'une restructuration ou d'un retour à l'emploi après une longue période d'absence ou en cas d'inaptitude.

« A. – Par dérogation au 2° de l'article L. 8241-2 du code du travail, une convention-cadre passée entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités précise les conditions de mise en œuvre de ce prêt. Cette convention-cadre définit notamment les cas de recours au prêt de main d'œuvre ainsi que les conditions dans lesquelles sont déterminés les salaires, les charges sociales et les frais professionnels qui seront facturés à l'établissement public utilisateur par l'établissement public prêteur. Le 3° du même article n'est pas applicable.

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 sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :

1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;

2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;

3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;

4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;

5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.

.....

Code de la sécurité intérieure

Art. L. 511-1. – Sans préjudice de la compétence générale de la police

« B. – Par dérogation aux douzième à avant-dernier alinéa dudit article, le comité central du groupe public ferroviaire est consulté préalablement à la conclusion de la convention-cadre. Les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau sont informés de la conclusion de la convention-cadre et sont tenus informés de sa mise en œuvre. »

amendement CD100

Article 12 (nouveau)

I. – Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un 6° ainsi rédigé :

« 6° Les agents de police municipale. »

II. – Le titre I^{er} du livre V du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° L'article L. 511-1 est

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.

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.

Ils peuvent également constater par rapport le délit prévu par l'article L. 126-3 du code de la construction et de l'habitation.

Ils exercent leurs fonctions sur le territoire communal, dans les conditions prévues au 2° de l'article 21 du code de procédure pénale.

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.

complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Affectés par le maire à des missions de maintien du bon ordre au sein des transports publics de voyageurs, les agents de police municipale peuvent constater par procès-verbaux les infractions mentionnées à l'article L. 2241-1 du code des transports, sur le territoire correspondant, sans pouvoir excéder le ressort du tribunal de grande instance auprès duquel ils ont prêté serment. »

2° La section 2 du chapitre II est complétée par un article L. 512-8 ainsi

Code des transports

Art. L. 2241-1-1. – Dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée, les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret.

rédigé :

« Art. L. 512-8. – Pour l'exercice des missions mentionnées à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 511-1, les communes formant un ensemble d'un seul tenant peuvent autoriser un ou plusieurs agents de police municipale à intervenir sur le territoire de chacune d'entre elles, dans les conditions prévues par une convention transmise au représentant de l'État dans le département.

« Pendant l'exercice de leurs fonctions sur le territoire d'une commune, ces agents sont placés sous l'autorité du maire de cette commune.

« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »

amendement CD99

Article 13 (nouveau)

Le titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après le premier alinéa de l'article L. 2241-1-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans l'exercice de leurs missions de recherche de la fraude prévues par le code des douanes, les agents des douanes accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français. » :

amendement CD110

2° L'article L. 2241-6 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

Art. L. 2241-6. – 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.

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 publique.

Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.

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.

Art. 2242-5. – Est puni de 3 750 € d'amende le fait de déclarer intentionnellement une fausse adresse ou une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au I de l'article L. 2241-1.

– après le mot « public », sont insérés les mots : « , ainsi que toute personne qui refuse de se soumettre à l'inspection visuelle, à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité » ;

– les mots : « enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 » sont remplacés par les mots : « interdire par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 l'accès au véhicule de transport, même munie d'un titre de transport valide. Le cas échéant, elle peut se voir enjoindre par ces mêmes agents » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots : « descendre du véhicule » sont remplacés par les mots : « ne pas accéder au véhicule ou à en descendre » ;

amendement CD52

3° À l'article L. 2242-5, après les mots : « puni de », sont insérés les mots : « deux mois d'emprisonnement et de » ;

amendement CD83 rect.

4° Le chapitre II est complété par un article L. 2242-10 ainsi rédigé :

« Art. L. 2242-10. – Est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende le fait d'inciter à la fraude dans les transports par la création

Art. L. 132-1. – Les autorités organisatrices de transports collectifs de personnes et le Syndicat des transports d’Ile-de-France concourent, chacun pour ce qui le concerne, dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports.

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

d’un collectif solidaire de fraudeurs. »

amendement CD67

TITRE III
DISPOSITIONS RELATIVES À LA
LUTTE CONTRE LES VIOLENCES
FAITES AUX FEMMES DANS LES
TRANSPORTS

amendement CD25

Article 14 (nouveau)

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L’article L. 1632-1 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « délinquance », sont insérés les mots : « , des harcèlements et des violences à caractère sexiste » :

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Elles rendent compte chaque année de leurs actions de recensement, de prévention et de lutte contre les actes de harcèlement et de violences à caractère sexiste dont sont victimes les personnels et les usagers dans ces transports. » :

amendement CD26

2° L’article L. 2251-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

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.

« L'affectation d'un agent est également subordonnée au suivi d'une formation en matière de sécurité des personnes et des biens organisée par l'entreprise et conforme à un cahier des charges fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports. »

« Ce cahier des charges prévoit notamment un enseignement relatif à la prévention des violences et des atteintes dont sont victimes les femmes dans les transports publics. »

amendement CD25

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Eurostar

- M. Gareth William, directeur des affaires juridiques et stratégiques
- M. Mickael Lemarchand, directeur des gares

Union des transporteurs publics et ferroviaires (UTP)

- M. Claude Faucher, directeur général
- M. Benoît Juéry, directeur du département des affaires sociales

Régie autonome des transports parisiens (RATP)

- Mme Elisabeth Borne, président-directeur général
- M. Emmanuel Pitron, secrétaire général
- M. Franck Avice, directeur des services, de la relation client et des espaces

Thello

- M. Albert Alday, directeur général
- Mme Anne-Cécile Delbes, responsable juridique
- M. Yves Cautain, directeur délégué

Groupement des autorités responsables de transport (GART)

- M. Guy Le Bras, directeur général

Ministère de la justice

- M. Benoist Hurel, conseiller pour la politique pénale et l'action publique

Préfecture de police de Paris, direction régionale de la police des transports

- M. Jean-Marc Novaro, sous-directeur régional de police des transports

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, direction générale des infrastructures des transports et de la mer

- M. Thierry Guimbaud, directeur, commissaire délégué aux transports terrestres

Défenseur des droits

- M. Jacques Toubon
- M. Richard Senghor, secrétaire général
- Mme France de Saint-Martin, attachée parlementaire

M. François Molins, procureur de la République de Paris

SNCF *

- M. Stéphane Volant, secrétaire général
- M. Jérémie Zeguerman, directeur des gares de Paris-Nord

Surveillance générale (Suge)

- Mme Céline Debove Postel, directrice adjointe

Visite du commissariat de police de la gare du Nord à Paris

Comité national de la sécurité dans les transports en commun

Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL) *

- M. Émile Gabrié, chef du secteur régalién et collectivités territoriales
- Mme Tiphaine Inglebert, conseillère pour les questions institutionnelles et parlementaires

Air France *

- M. Gilles Leclerc, directeur de la sûreté
- Mme Patricia Manent, chargée de relations avec le Parlement et les institutions

Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)

- M. Alain Bauer, président du collège

Assemblée des communautés de France (AdCF)

- M. Jean-Luc Rigaut, président de la communauté d'Annecy (Haute-Savoie) et vice-président de la commission ressources humaines, mutualisation et ingénierie territoriale, délégué aux mobilités urbaines de l'AdCF
- Mme Montaine Blonsard, chargée des relations avec le Parlement
- Mme Apolline Prêtre, rédactrice en chef du mensuel Intercommunalités

Ministre de l'intérieur

- M. Éric Morvan, directeur adjoint du cabinet
- M. Jean-Julien Xavier-Rolai, conseiller juridique
- M. Jules Boyadjian
- M. Jérôme Narbonne, conseillers parlementaires

Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

- M. Claude Faucher, délégué général
- M. Benoit Juery, directeur du département des affaires sociales.

**Ces représentants d'intérêts 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.*