

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République

- Examen de la proposition de loi, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, relative au renforcement de la sûreté dans les transports (n° 2223) (M. Clément Beaune, rapporteur)..... 2
- Information relative à la Commission..... 52

Mercredi
15 mai 2024
Séance de 9 heures

Compte rendu n° 72

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence
de M. Sacha Houlié,
président, puis de
Mme Caroline Abadie,
*vice-présidente***



La séance est ouverte à 9 heures 05

Présidence de M. Sacha Houlié, président.

La Commission examine la proposition de loi, adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, relative au renforcement de la sûreté dans les transports (n° 2223) (M. Clément Beaune, rapporteur).

M. le président Sacha Houlié. Nous examinons aujourd’hui la proposition de loi, déposée le 28 décembre 2023 par le sénateur Philippe Tabarot et adoptée par le Sénat après engagement de la procédure accélérée le 13 février 2024, relative au renforcement de la sûreté dans les transports. Le Gouvernement avait envisagé d’inscrire ce texte à l’ordre du jour la semaine prochaine. À cette fin, la commission a désigné un rapporteur, M. Clément Beaune, afin de l’examiner.

Malgré le report de l’examen de la proposition de loi en séance, j’ai souhaité maintenir la réunion de ce matin afin que nous ne soyons pas contraints d’accélérer nos travaux lorsqu’elle sera inscrite à l’ordre du jour, probablement durant la deuxième quinzaine du mois de juin. Nous poursuivrons donc l’examen des amendements au cours d’une réunion ultérieure.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je suis très heureux et honoré de présenter, pour la première fois en tant que rapporteur, un texte devant la commission des lois.

La proposition de loi soumise à notre examen fait écho à la fois au devoir fondamental le plus ancien de l’État – assurer la sécurité des citoyens – et à son obligation contemporaine la plus ardente : favoriser la transition écologique. Les pouvoirs publics ne ménagent pas leurs efforts pour encourager un usage plus large des transports collectifs – avec un certain succès, puisque cet usage augmente d’année en année. Les transports collectifs, éléments essentiels de la vie quotidienne des Français, sont à la fois une source de liberté et un pilier de la transition écologique, puisque les déplacements représentent 30 % de l’empreinte carbone de nos concitoyens.

Mais s’ils apparaissent incontournables, ils sont aussi profondément vulnérables. Les gares, les arrêts de bus, les véhicules sont des carrefours d’échanges et de trafic, des lieux de vie dont les usagers sont parfois exposés à des menaces. Pour qu’ils puissent rester ouverts, ce que je souhaite, cette vulnérabilité doit être prise en compte et la question de la sécurité ne saurait être considérée comme anecdotique ou secondaire.

D’abord, la menace terroriste est croissante et ne disparaîtra pas, comme en témoignent les événements qui ponctuent trop souvent l’actualité : je songe aux attaques survenues à Mulhouse ou à la gare de Lyon il y a quelques semaines, à la gare du Nord il y a quelques mois, ou à la gare Saint-Charles de Marseille il y a quelques années. Ensuite, les transports publics sont le lieu de comportements qui ont trop longtemps été sous-estimés, comme les agressions à caractère sexiste et sexuel, dont les femmes sont les premières victimes. Enfin, une étude conduite en 2023 par l’Observatoire de la mobilité, organe créé par l’Union des transports publics et ferroviaires (UTP), montre que la sécurité constitue le critère le plus important au moment de choisir un mode de transport, devant la rapidité ou le coût. Or, un tiers des personnes interrogées dans le cadre de cette enquête associent le terme « insécurité » aux transports publics.

Cette perception ne saurait être réduite à un simple sentiment, puisque les données disponibles témoignent d'une insécurité réelle dans les transports en commun. On comptait ainsi, en 2023, près de 91 000 victimes de vols sans violence et 6 500 victimes de vols violents, plus de 7 600 victimes de coups et blessures volontaires et près de 2 500 victimes de violences sexuelles. L'Île-de-France est particulièrement touchée, mais le problème ne se limite pas à la région francilienne ou à quelques métropoles.

Deux analyses politiques caricaturales pourraient dès lors s'opposer.

La première conduirait à estimer que la situation est dramatique et qu'elle se dégrade, ce qui n'est pas exact. Les efforts du législateur – dont témoignent la loi du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, dite loi Savary, mais aussi la loi du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés ou encore la loi du 19 mai 2023 relative aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions –, couplés aux actions du Gouvernement et des collectivités pour augmenter les effectifs des forces de sûreté, portent leurs fruits. Les chiffres de la délinquance dans les transports, même s'ils restent très élevés, ont ainsi diminué en 2023, à l'exception notable et insupportable des violences sexuelles.

La seconde approche consisterait à se contenter de cette tendance encourageante, alors même que la situation demeure préoccupante. Cette question doit être prise au sérieux : il y va de la qualité du service public et de l'attractivité des transports. À la hausse du nombre de victimes de violences sexuelles s'ajoutent la menace terroriste et la multiplication de comportements de plus en plus dangereux. La SNCF indique ainsi que le nombre d'objets dangereux – notamment des armes – introduits sur ses réseaux a triplé en cinq ans, pour s'établir à 4 100 en 2023. Enfin, les agents des transports publics sont de plus en plus souvent victimes d'agressions, verbales ou physiques, ou pris dans des rixes.

C'est dans ce contexte que nous examinons cette proposition de loi, déposée par le sénateur des Alpes-Maritimes Philippe Tabarot et examinée par la commission des lois du Sénat sous l'égide de sa rapporteure, Nadine Bellurot, avant d'être adoptée en séance le 13 février dernier.

Le texte comporte des mesures concrètes et pragmatiques qui me semblent indispensables. Il importe de concilier deux mouvements complémentaires pour mener une action efficace en vue de renforcer la sûreté dans les transports : le renforcement des effectifs d'agents de sûreté, de police, de gendarmerie, ou encore des militaires mobilisés dans le cadre de l'opération Sentinelle ; et l'élargissement des compétences et prérogatives qui leur sont dévolues. C'est à ce second mouvement que la proposition de loi participe.

Il s'agit d'un texte d'approfondissement, qui s'inscrit dans le prolongement des lois que j'ai évoquées et dont certaines ont fait l'objet de débats animés. Il serait présomptueux de prétendre que cette proposition de loi mettra un point final au problème de la sûreté dans les transports et au débat sur les compétences devant être confiées aux agents chargés de l'assurer. L'action publique, en matière de sécurité, doit, par définition, s'adapter sans cesse à la nature de la menace et aux évolutions technologiques – nous reviendrons sur ce point, car j'estime que nous devons utiliser les techniques à notre disposition, comme l'intelligence artificielle, pour mieux protéger nos concitoyens, à condition de les encadrer.

Le texte n'a pas non plus pour objet de mener à son terme le rapprochement entre le statut des forces de sûreté des opérateurs de transport et celui des forces de sécurité intérieure. Il s'agirait là d'une mutation fondamentale, qui soulèverait des questions très lourdes et difficiles à trancher. Elle supposerait par exemple d'étendre aux agents de sûreté le cadre régissant les officiers de police judiciaire (OPJ), ce qui n'apporterait d'ailleurs pas que des avantages sur le plan opérationnel.

J'insiste également sur le fait que les quelque 5 000 agents de sûreté des transports, notamment ceux de la Sûreté ferroviaire de la SNCF – auparavant connue sous le nom de Surveillance générale, ou Suge – et du groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP, sont des agents publics assermentés, dont les compétences sont définies par le législateur. Il ne s'agit ni de mercenaires, ni d'agents de sécurité privée : leurs prérogatives étendues sont assorties de responsabilités importantes et d'un cadre propre à leur statut.

Les vingt-deux articles du texte me semblent pouvoir être classés en trois catégories.

Le cœur régalien de la proposition de loi est constitué des trois premiers articles, qui visent à renforcer les pouvoirs d'intervention des forces de sûreté ferroviaire pour faciliter les palpations de sécurité ou la saisie d'objets dangereux et à élargir leur périmètre d'action, en leur permettant notamment d'intervenir aux abords des gares ou d'interdire à certaines personnes d'y pénétrer. Ces dispositions, pragmatiques et équilibrées, feront probablement l'objet de longs échanges.

Cette approche est complétée, aux articles 8 à 11, de dispositions relatives à l'utilisation des technologies disponibles, comme les caméras-piétons, l'intelligence artificielle, ou encore les techniques de captation de l'image ou du son.

Enfin, la troisième catégorie englobe des dispositions de lutte contre l'insécurité du quotidien et les incivilités d'habitude, de la fraude aux attitudes menaçantes ou dangereuses – autant de comportements qui, s'ils ne doivent pas être placés au même niveau que les menaces à caractère terroriste, n'en méritent pas moins l'attention du législateur.

J'ajoute que le texte, s'il comporte quelques dispositions spécifiques à la région francilienne, ne concerne pas uniquement l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) d'Île-de-France ni les grandes métropoles, même si l'insécurité s'y concentre. Il ne s'agit pas non plus d'une loi de circonstance, motivée par la seule perspective des Jeux olympiques et paralympiques, même si les grands événements internationaux peuvent jouer un rôle d'accélérateur en matière de sécurité.

Mes travaux m'ont conduit à mener treize auditions, au cours desquelles j'ai entendu plus de quarante personnes – opérateurs de transport, autorités organisatrices, responsables d'administration, mais aussi la présidente de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) ou les représentants d'associations d'usagers des transports publics. J'ai également effectué quatre déplacements, en immersion aux côtés d'agents de la Suge et de la RATP, au sein du centre de coordination opérationnelle de sécurité (CCOS) de la préfecture de police de Paris, ou encore à l'Université de la sûreté de la SNCF.

À la lumière de ces éléments, je suis convaincu de l'importance, et même du caractère essentiel de ce texte, non seulement pour défendre et renforcer le service public des transports, mais aussi pour réussir la transition écologique et encourager le report modal. Il permettra aussi de protéger les usagers et les agents des transports, qui ne disposent pas

toujours des moyens matériels ou juridiques nécessaires pour répondre aux menaces. Il nous revient de trouver l'équilibre entre l'impératif de sécurité et la protection des libertés publiques. Tels sont les critères qui ont guidé mon action : efficacité opérationnelle, robustesse juridique et nécessité de trouver un terrain d'entente avec le Sénat afin que le texte aboutisse le plus rapidement possible.

Je tiens à remercier le président Sacha Houlié pour sa confiance et à saluer les collègues qui ont participé aux déplacements sur le terrain, comme Guillaume Gouffier Valente et Aude Luquet, ou qui, à l'instar de Thomas Portes, ont assisté à plusieurs auditions.

M. le président Sacha Houlié. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Guillaume Gouffier Valente (RE). Permettez-moi d'abord, au nom du groupe Renaissance, d'adresser mes pensées les plus solidaires aux agents de l'administration pénitentiaire qui ont perdu la vie hier dans le cadre de leur mission, à leurs collègues et à leurs familles.

La proposition de loi du sénateur Tabarot est attendue par tout l'écosystème des transports ainsi que par nos concitoyennes et concitoyens. Elle vise à garantir un continuum de sécurité robuste dans les transports, grâce à une meilleure coordination des différents acteurs.

Comme les opérateurs de transport le soulignent eux-mêmes, l'amélioration de la sûreté dans les transports est une condition du report modal : le sentiment d'insécurité, très prégnant malgré l'amélioration de certains chiffres – comme le nombre de victimes de vols ou de violences, qui a diminué de 10 % entre 2022 et 2023 –, peut constituer un frein à l'utilisation des transports publics. Nous devons par exemple continuer à combattre le fléau des violences sexuelles, dont le nombre augmente. L'article 18 *bis* vise d'ailleurs à renforcer notre arsenal juridique en la matière. Les transports en commun doivent être des lieux sûrs pour toutes et tous, partout.

Tel est le rôle des agents de sûreté, notamment de la SNCF et de la RATP, qui veillent à assurer la tranquillité dans les transports, au plus près des usagers. Pour nous être rendus sur le terrain, M. le rapporteur et moi-même pouvons témoigner de l'engagement sans faille et du professionnalisme exemplaire des agents de la Suge et du GPSR, qui ne sont pas des agents de sécurité privée, mais bien des agents du service public, scrupuleusement formés et soumis au code des transports. Dans le prolongement de la loi relative aux Jeux olympiques et paralympiques, ce texte vise à renforcer et à simplifier leur cadre d'intervention, dans le double objectif de garantir le caractère opérationnel des dispositifs et d'assurer la sauvegarde des libertés publiques.

Je salue le travail du rapporteur, qui a mené de multiples auditions. Les députés du groupe Renaissance soutiendront pleinement les modifications qu'il propose pour améliorer le texte. C'est dans cet état d'esprit que nous avons déposé plusieurs amendements, qui peuvent être classés en trois catégories.

La première est constituée d'amendements tendant à préciser ou à améliorer les articles 1^{er}, 2, 6 et 9 en vue de garantir le caractère opérationnel des dispositions et le respect des règles administratives. Dans la lignée des travaux menés par le président Sacha Houlié et la vice-présidente de l'Assemblée Élodie Jacquier-Laforge, nous proposerons également

d'insérer, avant l'article 9, un article permettant, à titre expérimental, aux opérateurs de transport scolaire routier de Mayotte de filmer la voie publique.

La deuxième catégorie d'amendements vise à recentrer les articles 12 et 14, dont la rédaction actuelle nous paraît trop large et source de confusion, sur leur véritable objet. Nous proposerons ainsi de restreindre l'article 12 à la seule lutte contre la fraude et de prévoir, à l'article 14, trois niveaux de sanctions distincts pour punir l'oubli de bagages – l'oubli involontaire, l'oubli d'étiquetage et l'abandon volontaire.

Enfin, notre groupe a déposé deux amendements visant à supprimer respectivement les articles 13 et 16, dont les dispositions, compréhensibles sur le plan philosophique, risquent de se révéler inopérantes.

Je suis certain que nos échanges permettront de préciser et d'améliorer le texte, qui est attendu par les opérateurs, par les agents publics de sûreté et par nos concitoyens.

M. Bryan Masson (RN). À l'heure où notre pays est confronté à une recrudescence de la violence, cette proposition de loi apparaît comme une nécessité. Les transports collectifs subissent avec une résonance particulière l'ensauvagement de la société et ne sont évidemment pas épargnés par l'augmentation de la délinquance. Alors que la France s'apprête à accueillir un événement d'ampleur, nous devons agir pour résoudre cette situation qui inquiète grandement nos concitoyens. Plus largement, il faut rendre de la tranquillité aux usagers sur le long terme.

C'est pourquoi le groupe Rassemblement national accueille favorablement cette proposition de loi, qui constitue un début de réponse. S'il faut savoir raison garder quant aux prérogatives des agents de service interne de sécurité des opérateurs de transport, il paraît nécessaire de renforcer leurs pouvoirs. Ces professionnels interviennent pour protéger les usagers et garantir, en étroite collaboration avec les forces de l'ordre, la sûreté au sein des différents transports.

Le texte contient néanmoins des mesures qui relèvent de la surenchère pénale, à l'heure où les peines existantes sont déjà peu appliquées, comme en témoigne le taux de recouvrement de certaines amendes. La rédaction de certains articles révèle aussi des excès de zèle, qui montrent que cette proposition de loi est en partie un texte d'affichage. Je songe à la volonté de traquer sans relâche les vapoteurs en série, les malheureux qui mendient un sou sur les quais de gare, les accordéonistes amateurs qui animent les rames du métro parisien, ou les têtes en l'air qui oublient leur sac à dos sur un siège. De telles mesures partent probablement d'une bonne intention, mais elles semblent contrevenir au principe de proportionnalité des peines et ne paraissent pas de nature à remédier à l'insécurité subie par les usagers des transports. Il importe surtout de sanctionner ceux qui rendent le quotidien des Français invivable, comme les agresseurs sexuels, les pickpockets venus d'ailleurs ou tous ceux qui, se croyant au-dessus de la loi, font vivre un enfer à nos compatriotes – autant d'individus dont la place est en prison plutôt que dans les transports.

C'est pourquoi nous considérons ce texte comme un simple pansement posé sur la plaie profonde de l'insécurité. Il intervient d'ailleurs dans le cadre du sprint engagé par le Gouvernement à quelques semaines des Jeux olympiques. Il n'en reste pas moins qu'il contient des mesures pertinentes, qui méritent d'être examinées et améliorées pour apporter une réponse partielle au problème de la sûreté dans les transports.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Sommes-nous en train de donner vie aux pages les plus sombres de l'œuvre de George Orwell ? À mesure que vos lois sont adoptées, la liberté de mener une vie ordinaire et privée, loin des intrusions et du voyeurisme de l'État, disparaît. Fichage, traçage, soupçons : ce texte porte les marques d'un État autoritaire qui veut asseoir le contrôle sur sa population.

En 2015, lorsque la France a déposé sa candidature à l'organisation des Jeux olympiques, de grandes promesses ont été faites, comme la gratuité des transports ou l'ouverture de nouvelles lignes de RER et de métro. À l'approche de la ligne d'arrivée, ces rêves se muent en cauchemar pour les Franciliens. La gratuité a été balayée par l'inflation et, entre l'ouverture à la concurrence et les sous-effectifs, un quart des bus et jusqu'à deux métros sur dix font défaut. Les réseaux sociaux regorgent d'images de quais bondés et de témoignages d'usagers confrontés à des difficultés quotidiennes, laissant planer une question inquiétante : comment se déplacera-t-on pendant les Jeux olympiques ?

Pour atteindre l'objectif de report modal évoqué par le rapporteur, il faut proposer des transports collectifs de qualité, fiables, opérés par des agents en nombre suffisant. Alors que nous devrions repenser ce service public et engager un débat sur la gratuité, alors que le réseau se détériore à vue d'œil et que le manque de personnel est criant à deux mois des Jeux olympiques qui draineront 15 millions d'utilisateurs supplémentaires, que proposez-vous ? La surveillance de masse et la coercition pénale, maquillées sous le nom de « sûreté » ! La sûreté, ce devrait pourtant être l'absence de souci et la garantie pour chaque individu de pouvoir vivre sans être inquiet du respect de ses droits.

L'exposé des motifs éclaire crûment vos objectifs : contrôle et surveillance, à chaque moment de la vie dans l'espace public. L'association La Quadrature du net, dont je regrette que vous ayez refusé de l'auditionner – à l'image des organisations syndicales –, a tenté d'alerter sur les dangers de cette proposition de loi qu'elle décrit comme la « petite sœur » de la loi pour une sécurité globale. Votre mécanique liberticide est désormais bien connue : instrumentaliser les peurs et la lutte contre le terrorisme pour déployer un arsenal juridique propice aux dérives sécuritaires.

Alors que les expérimentations de vidéosurveillance algorithmique prévues par la loi relative aux Jeux olympiques ont à peine commencé et qu'aucune évaluation n'a été réalisée, le texte tend à autoriser les agents de la SNCF et de la RATP à accéder à ces logiciels, sans aucune étude d'impact ni avis de la Cnil. Vous assumez de plus en plus ouvertement votre projet politique, à savoir la généralisation de la surveillance algorithmique des espaces publics, réduisant d'autant l'anonymat et les libertés, sans égard pour les risques de pratiques policières discriminatoires. Le populisme pénal est votre seule action : tout ce que vous savez faire, c'est légiférer pour régir, toujours à moindre coût, les faits et gestes de nos concitoyens. Tout devient susceptible d'être sanctionné pénalement : l'occupation d'une place réservée par un autre voyageur, l'empêchement de la fermeture des portes avant le départ d'un train et même l'oubli d'un bagage. Vous allez jusqu'à criminaliser la mendicité dans les transports en commun et les gares, réinstaurant ainsi un délit de pauvreté qui n'existait plus depuis 1994.

Si cette proposition de loi était adoptée, les agents de la SNCF et de la RATP se verraient octroyer le droit de réaliser des palpations dans des circonstances ambiguës, sans aucune autorisation préalable ni contrôle ultérieur. La marge d'appréciation laissée aux agents nourrit pourtant déjà lieu le délit de faciès : d'après la Défenseure des droits, les individus

perçus comme noirs ou arabes sont quatre fois plus susceptibles d'être soumis à des palpations de sécurité par la police. Désormais, vous voulez les poursuivre jusque dans les gares !

Vous entendez confier à des agents parapublics ou privés des missions d'intervention jusque-là réservées à la police. Nous refusons de déléguer la sécurité collective et les pouvoirs de police à des agents qui ne sont ni formés ni tenus au respect du principe de proportionnalité de l'action.

Ce texte, rédigé par et pour les partisans de la technopolice, emporte des atteintes flagrantes aux droits fondamentaux et s'inscrit dans la continuité de votre dérive autoritaire et sécuritaire. La généralisation de mesures de contrôle intrusives comme la palpation entretient la culture du soupçon. En étendant indéfiniment la vidéosurveillance et le relevé des empreintes digitales, inventions des prisons, vous traitez tous nos concitoyens comme des criminels potentiels.

Puisque vous vous prévaluez du sentiment d'insécurité et que vous aimez donner des chiffres, je rappelle que 211 millions de voyageurs fréquentent la gare du Nord chaque année. Dans les gares et dans les trains, il faut avant tout plus de conducteurs et d'agents. Nous nous opposerons fermement à ce texte qui est à l'opposé de notre conception de la vie en démocratie.

M. Éric Pauget (LR). Cette proposition de loi n'est pas un énième texte sécuritaire : elle a vocation à améliorer véritablement les services rendus aux usagers en assurant la sécurité qu'ils sont en droit d'exiger. Elle a été cosignée par près de 140 sénateurs issus de quatre groupes. Adoptée en première lecture au Sénat à une très large majorité, elle vise à optimiser la réponse aux troubles à l'ordre public commis dans les transports qui altèrent la qualité de vie des usagers, à renforcer le continuum de sécurité en coordonnant mieux les différents acteurs, à combler plusieurs lacunes de la législation en vigueur et à octroyer aux agents du GPSR et de la Suge les moyens administratifs, judiciaires et opérationnels indispensables à la sécurisation des espaces de transport collectif.

Le texte est donc logiquement attendu par l'ensemble des acteurs qui concourent à l'amélioration de la qualité des services de transport et qui sont en première ligne pour répondre aux 124 570 victimes de vols et de violences recensés en 2022, à la hausse de 13 % du nombre d'agressions sexuelles enregistrées la même année, mais aussi à des événements tragiques comme l'assassinat au couteau de deux étudiantes en médecine de 20 ans par un islamiste sur le parvis de la gare Saint-Charles en octobre 2017 ou le meurtre de ce chauffeur de bus de Bayonne, battu à mort pour avoir voulu contrôler un titre de transport en juillet 2020.

Même si le risque zéro n'existe pas, la proposition de loi permettra de lever plusieurs obstacles et d'introduire des mesures auxquelles on ne peut que souscrire, notamment l'extension du pouvoir des agents des services internes de sécurité des opérateurs de transport ou le renforcement du continuum de sécurité grâce à une implication accrue des polices municipales.

Parce que l'amélioration de la qualité du service et la protection de nos concitoyens passe par le renforcement de la sécurité dans les transports, nous devons utiliser tous les moyens techniques à notre disposition. Je regrette que le texte n'aille pas assez loin sur ces

points, traités au chapitre III. L'article 9 autorise certes, à titre expérimental, l'utilisation de logiciels d'intelligence artificielle pour traiter des données non biométriques, c'est-à-dire le traitement algorithmique d'images collectées par les opérateurs de transport, comme le fait l'article 10 de la loi relative aux Jeux olympiques et paralympiques pour les lieux accueillant des manifestations sportives et leurs abords. Mais à l'heure où la France vient de relever le plan Vigipirate au niveau maximal, il faut permettre le recours à la reconnaissance faciale – en l'encadrant juridiquement – pour renforcer l'efficacité de la vidéoprotection aux entrées des gares et des stations de métro. Une autre expérimentation pourrait permettre aux agents de sécurité privée employés par un opérateur de transport de s'équiper de caméras-piétons.

Il nous faudra également améliorer la coordination des acteurs de la sécurité en les associant au CCOS. Nous regrettons d'ailleurs que certains amendements déposés en ce sens aient été déclarés irrecevables et que d'aucuns, siégeant à la gauche de l'hémicycle, demandent la suppression pure et simple de l'article 9.

Parce que de nombreux usagers et agents des services de transport attendent impatiemment ce texte à l'approche des Jeux olympiques et paralympiques, il est urgent de renforcer concrètement la sécurité dans les transports collectifs, notamment en élargissant la capacité d'action des personnels concernés. Cette proposition de loi, bien que perfectible, va dans la bonne direction. Les députés du groupe Les Républicains la soutiendront, car plus de sécurité, c'est plus de transports en commun.

Mme Aude Luquet (Dem). Les transports collectifs sont des lieux éminemment vulnérables, du fait de leur configuration et de leur fréquentation. Les menaces y sont multiples : risque terroriste, vols avec ou sans violence, agressions physiques, ou encore agressions sexuelles, dont 38 % surviennent dans les transports en commun.

Ces menaces varient selon qu'on emprunte le réseau SNCF ou RATP, un train ou un bus. C'est pourquoi nous devons adapter la réponse sécuritaire aux spécificités de chaque terrain. Plusieurs lois récentes ont été votées pour apporter des moyens nouveaux, comme la loi Savary de 2016, la loi de 2019 d'orientation des mobilités (LOM), ou encore la loi pour la sécurité globale de 2021. Le texte qui nous réunit aujourd'hui s'inscrit dans cette démarche de renforcement de l'arsenal législatif préventif et répressif.

J'ai rédigé en 2018 un rapport d'information sur l'application de la loi Savary, dans lequel je formulais plusieurs recommandations défendues sous la forme d'amendements dans les textes précédemment cités. Toutes ne s'étant pas concrétisées, je me félicite que certaines soient reprises dans la présente proposition de loi, comme les palpations de sécurité, qui nécessitent actuellement un arrêté préfectoral délimité dans le temps et dans l'espace, ou la pérennisation des caméras-piétons, qui aura un effet dissuasif. Plus largement, la technologie – vidéosurveillance, captation du son, traitement des flux par l'intelligence artificielle – aura un rôle majeur à jouer pour améliorer la sûreté dans les transports. Je pense enfin à la création du délit d'incivilité d'habitude, qui permettra de renforcer la lutte contre les professionnels de ces nuisances, même si la mise à disposition d'un fichier partagé entre les opérateurs, pourtant indispensable, reste au point mort depuis plusieurs années.

Je tiens à souligner le rôle des agents de la Suge et du GPSR et leur implication au quotidien, que j'ai eu la chance de constater à l'occasion d'une après-midi d'immersion passée à leurs côtés. Ces agents assermentés, qui suivent une formation exigeante et continue,

bénéficient de prérogatives de puissance publique depuis des décennies. Ils contribuent au continuum de sécurité que nous devons promouvoir et renforcer.

Face à la menace terroriste, nous devons nous donner les moyens de protéger nos concitoyens. C'est pourquoi je proposerai d'élargir la définition de la légitime défense à laquelle sont soumis les agents de sûreté, en leur permettant d'intervenir en cas de périphe meurtrier, car ils sont souvent les premiers sur les lieux lorsqu'un acte terroriste survient dans les transports.

Au vu de ces éléments, le groupe Démocrate accueille favorablement cette proposition de loi, qui nécessitera cependant quelques évolutions pour être totalement opérationnelle.

M. Roger Vicot (SOC). Je passe sur l'argument écologique qui nous paraît un peu spépieux... Ce texte arrive après la loi Savary-Le Roux de 2016, la loi pour une sécurité globale de 2021, la Lopmi (loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur) de 2022 et la loi de 2023 relative aux Jeux olympiques et paralympiques. Il part de plusieurs bonnes intentions – qui serait contre l'augmentation de la sécurité dans les transports en commun ? – et recèle des propositions intéressantes : le continuum de sécurité avec les polices municipales, sous réserve de la conclusion d'une convention, la mise en place d'un numéro téléphonique unique ou les outils pour lutter contre les personnes malveillantes.

Néanmoins, en l'état, il pose davantage de questions qu'il n'apporte de réponses. Si le principe de coordination des forces de sécurité est louable, je rappelle que la formation des agents du GPSR et de la Suge est de quatre mois environ, quand elle est d'un an pour les policiers nationaux. Il n'est injurieux pour personne d'expliquer que transférer un certain nombre de compétences à ces agents, dans le contexte des transports en commun, risque de nous mettre entre les mains d'une police au rabais, en quelque sorte, qui coûte moins cher, qui est moins bien formée et qui ne protégera pas mieux.

Ces agents pourront effectuer des palpations en fonction de critères objectifs qu'ils seront seuls à évaluer et à identifier. Leur périmètre d'intervention pourrait être élargi si la situation présentait un caractère inopiné ou urgent, qu'ils seront également les seuls à déterminer. Or cela est tout à fait subjectif. Le texte doit être compatible avec les libertés publiques et équilibré, ce qui n'est pas le cas. Je pense également à la question du traitement algorithmique des images. Alors que nous n'avons pas le début d'une évaluation des expérimentations lancées en amont des Jeux olympiques, vous nous proposez d'en élargir le principe. Plusieurs articles nous paraissent excessifs, comme l'amende de 2 500 euros pour un bagage oublié – je pense à ma mère, qui a déjà oublié son sac à main dans le train – ou la peine de bannissement des transports en commun, qui ne fait pas dans la mesure non plus.

Nous ne soutiendrons pas le texte en l'état.

M. Philippe Pradal (HOR). Le groupe Horizons et apparentés souscrit pleinement à l'objectif de la proposition de loi sénatoriale pour renforcer la sécurité des usagers et des personnels de transport public face aux incivilités, aux actes de malveillance et aux menaces terroristes. Même si le rapporteur, dont je salue le travail éminent, a rappelé qu'il ne s'agit pas d'une loi de circonstance, à moins de cent jours du lancement des Jeux olympiques et paralympiques, avec près de 3 millions de touristes attendus en plus dans notre réseau, nous devons nous assurer de disposer de l'ensemble des moyens nécessaires à la sécurisation des trajets de l'ensemble des usagers.

Bien que le nombre de victimes de vols ou de violences dans les transports en commun diminue globalement, les chiffres nous obligent à l'action. Notre groupe tient à saluer le travail quotidien réalisé par l'ensemble des agents des réseaux de transport, qui sont malheureusement, eux aussi, victimes d'une hausse de l'agressivité.

Cette proposition de loi bienvenue s'inscrit dans la continuité des mesures déjà prises par les gouvernements et la majorité présidentielle depuis 2017, notamment par le biais de la loi d'orientation des mobilités, de la loi pour une sécurité globale préservant les libertés en 2021 ou de la loi relative aux Jeux olympiques et paralympiques en 2023. Ces lois ont permis, entre autres, la généralisation des arrêts à la demande des bus nocturnes, l'obligation d'étiquetage des bagages présents à bord des cars express, l'expérimentation du port de caméras individuelles par les agents assermentés des entreprises de transport.

Les dispositions de ce texte s'inscrivent pleinement dans la volonté et la dynamique d'offrir davantage de sécurité à tous les usagers des transports publics. Ainsi, nous estimons indispensable d'élargir les prérogatives des forces de sécurité intérieure intervenant dans les transports, en particulier, la Suge et le GPSR, en assouplissant les conditions dans lesquelles ils peuvent procéder à des palpations de sécurité, en leur offrant la possibilité d'intervenir aux abords immédiats des gares et des stations, sous certaines conditions, ou en interdisant l'accès aux gares à certaines personnes. Saluons l'élargissement des prérogatives des polices municipales leur permettant d'accéder aux véhicules et espaces de transport, après la conclusion d'une convention avec l'exploitant des services de transport public.

Nous estimons néanmoins que le continuum de sécurité dans les transports demeure perfectible. À titre personnel, je souhaiterais que ces mesures puissent s'étendre plus largement aux réseaux autres que les réseaux parisiens, de la SNCF et des grandes villes. Il nous semble aussi indispensable de mettre la technologie au service de la sûreté dans les transports. Le rôle de dissuasion et la force probante des caméras-piétons ne sont plus à démontrer. Leur pérennisation pour les contrôleurs nous paraît très pertinente. De la même manière, face au nombre important de réquisitions judiciaires faites aux opérateurs de transport, il nous semble intéressant d'expérimenter le recours aux traitements algorithmiques des images issues des systèmes de vidéoprotection pour y répondre. Créer de nouveaux délits pour améliorer la réponse pénale aux faits commis dans les transports est également important. La délinquance évolue ; notre arsenal législatif doit s'adapter. Ainsi, les faits de *train surfing* qui se multiplient doivent être mieux punis. La création d'un délit relatif aux incivilités d'habitude nous semble pertinent, en prenant en compte les précisions apportées par les amendements des groupes de la majorité.

Le groupe Horizons et apparentés votera en faveur de cette proposition de loi qui constitue une pierre indispensable à la construction de l'édifice de sécurité des usagers dans les transports sur l'ensemble du territoire.

Mme Elsa Faucillon (GDR-NUPES). Cette proposition de loi s'inscrit très clairement dans la lignée de la loi Savary-Le Roux de 2016 et de la loi sécurité globale de 2021, à laquelle nous étions résolument opposés. Elle poursuit le désengagement progressif de l'État en matière de sécurité publique. Le titre même nous pose problème, puisque nous pensons que cette pente sécuritaire qui, bien souvent, s'accompagne de biais discriminants apportera moins de sûreté aux usagers des transports en commun. La notion de continuum de sécurité, déjà développée dans le livre de la sécurité intérieure de 2020, acte le

dessaïssissement de la souveraineté étatique par elle-même, en assumant que les forces de sécurité intérieure ne peuvent pas répondre seules à l'ensemble des problèmes de sécurité et qu'il convient de donner des moyens à d'autres acteurs, en étendant leurs compétences et en leur permettant finalement d'exercer la force légitime qui est normalement attribuée à la police. Le groupe GDR n'a cessé d'appeler au développement de la formation initiale et continue des agents de police. Les agents de la GPSR n'ont que quinze semaines de formation et le MODEM propose de leur donner la légitime défense !

La proposition de loi vise des objectifs de natures très diverses : prévention du risque terroriste, lutte contre les incivilités et la fraude, approfondissement de la coordination entre les différents types d'agents. Il y a un peu de tout et pas grand-chose pour la sûreté des usagers.

Le Gouvernement a appelé le texte de ses vœux et cette réforme est aujourd'hui présentée dans le cadre d'une proposition de loi du groupe LR du Sénat, cosignée par des sénateurs de droite et du centre. On ne dispose donc ni d'étude d'impact ni d'avis du Conseil d'État sur ce texte qui ne s'appuie sur aucune évaluation précise des mesures existantes, alors même qu'il s'agit d'attenter encore un peu plus à nos libertés publiques.

Par ailleurs, le recours à la procédure d'urgence, justifié par l'échéance des Jeux olympiques, est également problématique, dans la mesure où l'application de la réforme n'est pas circonscrite à cette période. Relevons également au passage que, selon les chiffres du ministère de l'intérieur, en 2023, le nombre de victimes enregistrées pour vol ou violence continue de diminuer. Si la sûreté du système de transport collectif constitue un enjeu stratégique pour garantir une mobilité efficace et sûre des citoyens, le renforcement des missions des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, qui ne disposent pas de l'arsenal juridique garantissant l'exercice de la force légitime propre aux forces de l'ordre, la création de nouvelles infractions pénales et le renforcement du recours aux moyens technologiques, notamment au traitement algorithmique, posent largement question au regard de l'équilibre entre les exigences de sûreté et celles de respect des libertés.

Le renforcement de l'arsenal pénal, avec la création de nouveaux délits, nous semble non seulement inutile et inefficace mais aussi dangereux, du fait de tous les biais discriminants qui visent largement les classes populaires et les personnes racisées. Le délit d'incivilité d'habitude est très vaste et largement disproportionné. La délictualisation de l'oubli par négligence d'objets et de bagages dans les transports en commun et l'établissement d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître ne nous semble ni adaptés ni réalistes en matière humaine et financière.

Nous sommes résolument opposés à ce texte. Ce dont on a besoin, ce sont des moyens pour recruter des agents et disposer de transports fiables et efficaces.

M. Paul Molac (LIOT). L'insécurité dans les transports en commun est devenue problématique. Les chiffres sont assez inquiétants : plus de 100 000 usagers sont victimes de violences, d'agressions et de vols chaque année. Le sentiment d'insécurité progresse, puisque neuf personnes sur dix se sont déjà senties en insécurité dans les transports, et 97 % des jeunes femmes. Néanmoins, cette loi se concentre sur Paris et sa périphérie, comme s'il n'y avait pas de problèmes ailleurs.

Le texte gagnerait à progresser dans cette éternelle recherche d'équilibre entre sécurité et liberté. Notre groupe ne peut que s'opposer à l'article 1^{er} qui entend permettre le recours aux palpations, à la saisie d'objet, sans autorisation, par des agents de sûreté de la SNCF ou de la RATP. Pour rappel, même la rapporteure LR et le président de la commission des lois du Sénat s'y opposaient. Ces mesures sont inconstitutionnelles à plusieurs titres : violation du droit à la vie privée, atteinte à la liberté d'aller et de venir, atteinte aux prérogatives exclusives de l'autorité judiciaire.

Notre groupe est aussi réservé sur l'article 8 qui pérennise l'usage des caméras-piétons par les agents de contrôle. Cet article a été adopté au Sénat, alors même que le Gouvernement n'a pas remis le rapport faisant le bilan de l'expérimentation en cours. J'en profite également pour appeler l'attention du rapporteur sur la plainte déposée par La Quadrature du net auprès de la Cnil, le 2 mai, pour usage illégal de vidéosurveillance algorithmique dans les gares par la SNCF. Le recours à l'intelligence artificielle en dehors de toute base légale paraît plus qu'inquiétant. Est-ce que notre rapporteur a pu aborder ce point lors de ses auditions ?

Face au caractère récurrent de certaines infractions et aux multirécidivistes, notre groupe n'est pas opposé à la création d'un délit d'incivilité d'habitude et d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître. Cela nous semble une nécessité pour assurer la sécurité des personnes vulnérables et espérer faire baisser le sentiment d'insécurité.

Cependant, le texte porte aussi son lot de hausses de peines d'affichage. La délictualisation de l'oubli involontaire d'un bagage est excessive. Si l'objectif est de responsabiliser les passagers, le mieux est de renforcer l'effectivité des contrôles pour non-étiquetage, qui ne sont actuellement presque pas appliqués par la SNCF. Délictualiser la mendicité me paraît également excessif et me rappelle le Second empire.

À ce stade, notre groupe réserve sa position.

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Monsieur le rapporteur, vous avez dit en introduction que l'intérêt du texte était d'aider les Français à prendre plus les transports en commun, parce que c'est un enjeu de transition écologique. Mais cela ne peut suffire. Il faut des moyens, des transports du quotidien, des transports qui puissent être fréquentés à toute heure. À ces conditions, la sécurité serait réelle, parce qu'elle serait incarnée par le corps social et non pas seulement par les agents à qui on la délègue. Le texte vise à renforcer leur travail, leurs actions et à démultiplier les besoins, à un moment où l'on note des problèmes de recrutement – et pour cause. Pour répondre à la demande d'augmentation de la sécurité, de la part des usagers et des personnels, il faudrait un peu plus de moyens pour une sécurité humaine et un peu moins pour tous ces dispositifs obsessionnels de la vidéosurveillance.

Le groupe Les Républicains a voulu un texte musclé, affirmant que la sécurité s'incarne dans des grands mots et des grands moyens. Ce qui m'ennuie, c'est que toute une partie du texte est déjà appliquée. On parle beaucoup de l'article 1er. En réalité, les dispositions qu'il contient s'appliquent déjà un peu partout, par simple décision préfectorale. On repassera pour l'aspect sécuritaire. Beaucoup d'affichage et de marottes pour pas grand-chose derrière !

S'agissant des peines d'interdiction d'accès aux transports en commun, j'entends que l'on puisse vouloir interdire à certains récidivistes d'accéder à des lieux de transport, mais, outre le fait que cela nie tout droit à la mobilité aux personnes, comment appliquerez-vous de

telles interdictions ? Allez-vous poster un agent de sécurité aux entrées de chaque métro et de chaque gare pour contrôler tout le monde ? C'est inapplicable. À moins que vous n'automatisiez le contrôle en intégrant un logiciel de reconnaissance faciale aux caméras de nos gares... Dans cette hypothèse, on se ferait un peu embobiner par un texte qui n'a qu'une seule vocation : prendre à rebours le Conseil constitutionnel, qui a affirmé au législateur que la reconnaissance faciale n'était pas envisageable et que rien ne pouvait servir de cheval de Troie à son arrivée. Pas très musclé, mais un peu retors.

Ce texte est aussi une espèce de grand fourre-tout sans la moindre effectivité : obsessions diverses, technosolutionnisme, un article 12 fantastique qui condamne à la même peine des gens qui mettent des personnes en danger et ceux qui vapotent. Et il faut faire tout cela très vite, parce que ce n'est pas une loi temporaire, mais qu'il faudrait l'avoir votée pour les JO.

Monsieur le rapporteur, vous qui connaissez bien ces dossiers, pour les JO, il faudrait déjà assurer des transports pour toutes et tous, ce qui n'est pas gagné. Ce matin encore, je me disais qu'il était compliqué d'arriver jusqu'à l'Assemblée et que les animaux dans les wagons à bestiaux bénéficiaient de meilleures conditions que les Franciliens qui transitent chaque matin dans les transports en commun.

M. le président Sacha Houlié. Nous en venons aux interventions des autres députés.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Le débat porte sur le continuum de sécurité. Soit on considère que toute prise en compte du continuum de sécurité est une forme de démembrement d'une prérogative régaliennne de l'État et on s'arrête là, soit on prend en compte l'existence de différents acteurs au niveau local, dans les transports, qui permettent d'assurer la sécurité et la sérénité de la vie de nos concitoyens. Je pense que la proposition de loi est utile en la matière, même si elle est naturellement perfectible. Il faudra, par exemple, apporter des éclaircissements à l'article 14.

Je voudrais aussi revenir sur l'article 7, objet de mes principales interrogations. Donner à Île-de-France Mobilités un pouvoir de coordination des forces de sécurité est une prérogative totalement nouvelle qui demande un peu plus de débat, à mon sens.

L'article 9 n'a rien à voir avec la loi sur les JO que j'ai eu l'honneur de rapporter. Être dans un processus de prévention des mécanismes et des aléas par le biais des algorithmes n'est pas la même chose que de chercher à savoir ce qu'est devenue une personne qui a commis un délit. Guillaume Gouffier Valente me disait que, pour le Bataclan, on avait mis trente jours à étudier toutes les vidéos filmées par les caméras de surveillance pour savoir ce qu'étaient devenus les agresseurs. C'est pour cela qu'il faut avoir les moyens d'être plus efficaces, afin de garantir au plus vite la sécurité de nos concitoyens.

Mme Marietta Karamanli (SOC). Dans une enquête menée au début de cette année, l'insécurité et la délinquance sont, après l'inflation, le deuxième sujet de préoccupation pour plus la moitié des voyageurs des transports en commun. Je ne suis pas sûre que les réponses apportées soient les bonnes. C'est tout de même la troisième loi qui vise clairement la sécurité dans les transports en huit ans, après la loi Savary de 2016 et la loi sécurité globale de 2021. Pour cette proposition de loi, nous ne disposons ni d'une étude d'impact, ni d'un avis juridique du Conseil d'État et pas davantage d'une évaluation des dispositions en vigueur qui sanctionnent déjà certains délits ici visés.

Nous n'avons aucun bilan des expérimentations en cours, pour l'article 9, et nous nous interrogeons sur les garanties qui pourraient être apportées pour certains usages. L'article 12, qui tend à créer un délit d'incivilité d'habitude, interroge quant à son efficacité, tout comme l'article 13, qui prévoit l'établissement d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans un large périmètre.

De façon plus générale, cette loi est un peu déconnectée de toute politique globale de la sécurité dans l'accès aux transports. Rappelons que, pour deux personnes sur trois, c'est aux arrêts et aux stations que le problème se pose, en y arrivant ou en en partant. Cela montre bien l'importance des solutions du premier et du dernier kilomètre, notamment pour les femmes, qui font de ces moments leur préoccupation majoritaire. La présence humaine est ce qui rassure le plus. Les usagers demandent une augmentation des fréquences de passage plutôt que le type de réponses apportées par la proposition de loi.

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). L'un des biais de ce texte, qui nous semble particulièrement inquiétant, c'est que la police, qui exerce une fonction régalienne, va trouver des substituts dans des polices privées, en quelque sorte, qui représenteront davantage la sécurité privée que la sécurité publique. Nos concitoyens, qui seront confrontés, notamment pendant les Jeux olympiques, à des polices privées dans l'espace public, pourront légitimement se demander à qui ils auront affaire, qui ils auront en face d'eux, qui peut faire usage de la force ou procéder à des palpations, à des contrôles d'identité, à des fouilles. Pensez-vous sincèrement que nos concitoyens vont se laisser palper ou fouiller par des gens qui n'appartiennent ni à la police, ni à la gendarmerie, ni aux forces de sécurité de la SNCF ou de la RATP ? Vous voyez bien le délire que représentent les possibilités ouvertes par la proposition de loi. Ces mesures ne vont pas contribuer au maintien de l'ordre public mais, au contraire, créer des troubles, notamment lors de fortes affluences.

Nous vous alertons également sur les contrôles discriminatoires. Nous vous proposerons un amendement pour favoriser des formations qui permettent d'éviter ces discriminations, dont nous savons qu'elles sont particulièrement délétères. Nous avons prévu, à une époque, de permettre d'avoir des récépissés de contrôle d'identité, puisqu'un grand nombre de nos concitoyens pourront être contrôlés plusieurs fois par jour.

Rien ne va dans cette proposition de loi. C'est pourquoi nous proposerons de la supprimer.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je vous remercie pour ces échanges déjà riches. J'ai le sentiment à vous écouter que l'on reproche à ce texte, qui va évoluer, à la fois d'être un petit pansement, pour vous citer, monsieur Masson, et une surenchère pénale. Madame Regol, vous avez dit que c'était un texte fourre-tout pas très musclé – je suis surpris que vous appeliez à le muscler – tout en affirmant qu'il est affreusement liberticide. Il faut choisir. Il ne peut pas être ridicule et vide, ou vide et dans la surenchère. Il faut trouver un équilibre, et c'est ce que nous allons essayer de faire, au-delà des postures. Si certains groupes, notamment La France insoumise, ne proposent que des amendements de suppression, d'autres, dont le vôtre, madame Regol, proposent d'entrer dans l'intimité du texte, afin d'examiner pragmatiquement les mesures utiles, article par article.

Je ne prétends pas que le texte soit le condensé de toutes les questions de sécurité, et encore moins de toutes les questions de mobilité et de transport. Il n'y a pas d'opposition

entre le fait de renforcer les effectifs de police et de gendarmerie de l'opération Sentinelle et de renforcer les prérogatives des forces de sûreté. Il n'y a pas d'opposition entre avoir plus de transports et une offre renforcée, entre travailler sur la question des tarifs, sur celle des transports de nuit, notamment le transport à la demande, et renforcer les effectifs et les prérogatives de sécurité de nos forces de sûreté interne.

Je note d'ailleurs avec étonnement une forme d'éloge inattendu de la police par M. Portes et Mme Faucillon : vous voulez plus d'effectifs de police dans les transports. Tant mieux, parce qu'il y en a plus, même si vous ne les avez pas votés. Pour prendre un exemple concret, nous avons augmenté de 20 % en un an les effectifs de la sûreté ferroviaire. Mais si on ne donne pas les compétences qui vont avec, renforcer les effectifs n'est pas suffisant. N'opposons pas les choses les unes aux autres.

Je ne prétends pas que la révolution des transports publics repose sur ce seul texte et sur les seules questions de sécurité. Mais soyons pragmatiques, il n'y a pas à opposer l'amélioration de l'offre de transport et le renforcement de la sûreté. C'est un fait, prouvé par les chiffres de l'Union des transports publics et ferroviaires, qui regroupe des collectivités de toutes sensibilités : la sécurité est le premier motif – j'en ai moi-même été surpris – de choix d'un mode de transport, avant le coût et la qualité de l'offre. La question de l'offre de transport de nuit en est une très belle illustration. Il faut mettre des transports la nuit, mais 30 % des femmes y renoncent parce qu'elles ne s'y sentent pas en sécurité. C'est une question de présence humaine, mais cela n'empêche pas de poser celle des compétences.

Je ne peux pas laisser dire, notamment par vous, monsieur Portes, qui connaissez bien le secteur des transports, que nous aurions des agents de sécurité privée voire des mercenaires qui seraient des « cowboys des transports ». Les agents de la Suge, ce sont des cheminots, ce ne sont pas des sous-agents publics. Les agents des GPSR ne sont pas des sous-agents publics non plus. D'ailleurs, si l'on parle de ce sujet ce matin, c'est parce que c'est le législateur qui encadre leurs compétences. Ce n'est pas la loi de la jungle. Et ce ne sont pas des agents de sécurité privée ordinaires, qui représentent une catégorie respectable et nécessaire pour nos événements publics comme pour nos transports. Le texte mentionne une catégorie très spécifique d'agents, très encadrée par la loi. Actuellement, ils suivent plus de six mois de formation initiale, après une sélection très stricte – seuls 10 % des gens sont retenus. Ils suivent également une formation continue, deux fois par an, notamment pour le tir.

Nous ne sommes pas non plus dans un univers orwellien. Si George Orwell avait utilisé le code des transports pour écrire ses bouquins, il aurait sans doute eu moins de succès ! Voyons aussi comment les débats évoluent. Vous savez mieux que moi que les caméras-piétons, historiquement, c'étaient les syndicats des forces de sécurité intérieure qui n'en voulaient pas, parce qu'ils trouvaient que c'était trop intrusif. Aujourd'hui, ce sont ces forces elles-mêmes qui reconnaissent qu'elles font baisser la tension, que ce sont des dispositifs préventifs. Le législateur a d'ailleurs prévu des expérimentations. C'est aussi important d'être pragmatiques. Nous ne sommes pas tout à fait chez Orwell quand la caméra-piéton est en expérimentation explicitement autorisée par le législateur et que sa pérennisation est de nouveau soumise à l'approbation expresse du législateur.

J'entendais Mme Regol expliquer que l'on se laissait embobiner par ce texte. Le législateur ne se laisse pas embobiner par un texte qu'il élabore lui-même.

Certaines évolutions du texte sont indispensables pour le rééquilibrer. Par exemple, je pense que l'on ne peut pas traiter la mendicité comme de la fraude, la petite délinquance comme de la délinquance terroriste, ce qui ne signifie pas qu'il faille exclure de les traiter. On ne peut pas considérer une étourderie telle qu'un oubli de bagage comme une intention de perturber les transports ou d'agresser ou de menacer des personnes. Néanmoins, il faut un certain nombre de mesures d'action, dont nous discuterons de la proportionnalité.

On a parlé de populisme. Le populisme, ce serait de faire croire qu'il y a zéro enjeu en matière de sécurité ferroviaire. Monsieur Portes, vous avez assisté à un certain nombre d'auditions – pas à celle de la Cnil, je le regrette – et vous n'aviez pas le même ton, quand vous aviez en face de vous les opérateurs de transport et les autorités organisatrices de la mobilité. Vous êtes entré dans le détail concret, juridique, opérationnel de ces propositions. Bien sûr, des questions budgétaires se poseront. Bien sûr, nous devons renforcer et améliorer l'offre de transport. Cela ne veut pas dire que la question de la sécurité est secondaire ou anecdotique. Ce texte n'est pas la fin de l'histoire de nos transports.

Je tiens beaucoup à la méthode, qui a consisté à auditionner de manière large. Nous avons mené encore plus d'auditions que nos collègues du Sénat. Sur la question des libertés publiques, j'ai voulu que l'on auditionne les associations des usagers, qui ont également remis une contribution écrite, tout comme la Cnil, qui nous a alertés sur certains points, sans jamais dire que ce texte posait en lui-même des problèmes scandaleusement liberticides.

Quant à la Quadrature du Net, j'ai proposé à cette association, comme à toutes celles qui nous ont sollicités mais que nous n'avons pu auditionner, de transmettre une contribution écrite. Cet organisme ne l'a pas souhaité. Je regrette que nous soyons entrés dans une forme de médiatisation, mais il est encore temps de formuler des propositions précises. Quoi qu'il en soit, je vous renvoie, monsieur Portes, au compte rendu de l'audition de la Cnil, à laquelle vous n'avez pu participer.

Monsieur Molac, même si je suis député de Paris, soyez assuré que le texte, dont l'auteur est d'ailleurs un sénateur des Alpes-Maritimes, n'est pas destiné aux seuls Parisiens ou Franciliens. M. Vuilletet, avec toute l'expertise que nous lui connaissons, l'a indiqué : un seul article porte sur un sujet purement francilien, en l'occurrence la passionnante et passionnée question du centre de coordination opérationnelle de sécurité (CCOS) – nous y reviendrons. Mais les dispositions prévues à l'article 1er, relatif aux palpations et pour lequel un équilibre reste à trouver, concernent principalement les autres régions de France. En effet, si un arrêté est systématiquement pris par le préfet de police pour autoriser ces palpations à Paris et en Île-de-France, il n'en va pas de même dans les autres métropoles et les autres territoires. Quant aux questions relatives aux transports collectifs et publics, elles sont moins rurales que métropolitaines : d'autres opérateurs que le GPSR et la Suge seront concernés, même s'il est vrai que leurs effectifs sont moins importants.

Monsieur Coulomme, vous qui, comme moi, prenez certainement les transports en commun, reconnaissez que les hommes et les femmes en bleu de la SNCF et de la RATP sont bien identifiés par nos concitoyens. La Suge a été créée en 1914 : nous avons eu le temps de nous y habituer. Je me rappelle d'ailleurs d'une fausse alerte à la station Bibliothèque-François-Mitterrand lors de laquelle des agents de la sûreté ferroviaire étaient intervenus alors qu'une femme menaçait d'activer une ceinture d'explosifs. Cela aurait aussi bien pu être des agents de police : les services sont complémentaires. Il est en effet absurde – vous en avez

certainement été victime – d’interrompre une ligne pendant deux ou trois heures, le temps que les forces de sécurité interviennent, alors que la même mission aurait pu être accomplie par les opérateurs de la sûreté ferroviaire ou de la RATP.

En définitive, la philosophie du texte est de reconnaître la spécificité de la sûreté des transports publics. Celle-ci n’est pas assurée par des agents de sécurité privés, ni par les forces de sécurité intérieure : ma position est claire sur ce point, tout comme doit l’être la proposition de loi. Les forces de sécurité bénéficient d’une formation plus importante et leurs prérogatives de police judiciaire ne doivent pas être conférées aux agents de sûreté des transports publics. À mon sens, le texte, que je proposerai de faire évoluer en ce sens, devrait consacrer ces personnels comme de véritables auxiliaires des forces de sécurité intérieure.

CHAPITRE I^{ER}

RENFORCER LES POUVOIRS DES AGENTS DES SERVICES INTERNES DE SÛRETÉ DES OPÉRATEURS DE TRANSPORT

Article 1^{er} (art. L. 613-2 du code de la sécurité intérieure, art. L. 2251-9 et L. 2251-10 [nouveau] du code des transports) : *Facilitation des palpations de sécurité et nouvelle faculté de saisie d’objets pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP*

Amendements de suppression CL47 de M. Roger Vicot, CL69 de Mme Elsa Faucillon et CL82 de M. Thomas Portes

M. Roger Vicot (SOC). Les conditions fixées à l’article 1^{er} pour autoriser les agents de sûreté à procéder à des palpations sont très floues. Nous allons laisser à ces personnels le soin d’apprécier les situations, ce qui constitue un pouvoir très important, et ce qui ferait courir des risques d’atteinte aux libertés fondamentales – plusieurs orateurs l’ont dit –, étant donné que la formation juridique de ces agents est loin d’être équivalente à celle des forces de sécurité intérieure. D’où le dépôt de ces amendements de suppression.

Mme Elsa Faucillon (GDR-NUPES). Commençons par dire que les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP procèdent déjà à des palpations, même quand ils n’en ont pas le droit. Or ces personnels ne reçoivent pas une formation juridique équivalente à celles des policiers, laquelle est d’ailleurs déjà insuffisante, qu’il s’agisse de la formation initiale ou de la formation continue.

Pour emprunter quotidiennement la ligne 13 du métro parisien, je constate combien les attentes des usagers franciliens en matière de sûreté sont importantes. Les rames sont bondées et en nombre insuffisant, les malaises sont fréquents et les gens doivent courir, au risque de se mettre en danger, pour éviter un énième retard susceptible de provoquer leur licenciement.

Je constate également, notamment à la station Gabriel-Péri qui est la mienne, que les forces de l’ordre procèdent souvent à des contrôles d’identité et à des palpations de sécurité, lesquels concernent majoritairement des personnes non-blanches – je sais que cela choque le ministre de l’intérieur quand je le relève. Les biais discriminants existent et vous ne ferez que les renforcer avec ce texte, car les agents de sûreté n’y sont pas sensibilisés au cours de leur formation.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Comme mes collègues, je déplore que les conditions autorisant les palpations soient extrêmement floues, avec une accumulation de « si », et que la formation des policiers en la matière soit déjà insuffisante. Cette année encore, la Défenseure des droits a observé des biais discriminants dans les palpations opérées par la police, en dépit de l'existence d'un cadre réglementaire. Selon l'un de ses rapports, « les jeunes hommes perçus comme noirs ou arabes ont une probabilité vingt fois plus élevée que les autres d'être contrôlés » – phénomène qui se prolongera en autorisant les agents de sûreté à procéder à des palpations.

Par ailleurs, contrairement à ce qui a été dit, nous estimons bien sûr que les personnels de la Suge et du GPSR sont utiles et qu'ils devraient être plus nombreux dans les trains et dans les gares, mais cela ne signifie pas qu'ils doivent devenir des auxiliaires des services de police et de la gendarmerie. Je découvre d'ailleurs que les députés de la majorité apprécient ces personnels : je ne me rappelle pas en avoir vu à leurs côtés lorsqu'ils se sont mobilisés pour défendre leurs conditions de travail. Rappelons que 20 % des agents de la Suge quittent leurs fonctions au bout de six mois, tant leur métier est difficile.

Nous demandons donc la suppression de cet article 1^{er}, qui est attentatoire aux libertés et qui emportera de nouvelles discriminations pour une population qui en souffre déjà fortement.

M. Clément Beaune, rapporteur. Avis défavorable. Revenons à la réalité, car le texte n'invente pas la possibilité, pour les agents de sûreté ferroviaire, du GPSR ou d'autres opérateurs, de procéder à des palpations – tout comme ces agents, ce qui serait encore plus grave, n'en réalisent pas hors du cadre juridique. Ils ont le droit d'en faire, sur autorisation préfectorale. Et, comme je le disais à M. Molac, le préfet de police reconduit systématiquement l'arrêté en question pour la région Île-de-France. Vous pouvez le regretter : j'estime pour ma part que c'est utile. Toujours est-il que, et c'est heureux, les palpations conduites par les agents de la Suge ou du GPSR sur la ligne 13 et ailleurs sur le réseau francilien obéissent à un cadre légal rigoureux.

À l'image de nos collègues sénateurs, j'estime qu'il faut préserver ce cadre et le prolonger. En effet, même en l'absence d'autorisation préfectorale, en cas d'urgence et si des éléments objectifs ou des tensions laissent à penser qu'il existe une menace – je paraphrase l'article 1^{er} –, des palpations doivent pouvoir avoir lieu, avec le consentement de la personne visée. Je proposerai à cet égard plusieurs amendements afin d'apporter des garanties supplémentaires, comme celle, qui paraîtra peut-être évidente, de n'autoriser les agents à faire ce geste que sur une personne de même sexe. Contrairement à ce que pensent certains, ce n'est actuellement une obligation que pour les forces de sécurité intérieure.

Prévoir cette possibilité de procéder à des palpations en dehors d'une autorisation préfectorale sera particulièrement utile ailleurs qu'en Île-de-France, où les arrêtés préfectoraux sont nettement plus rares, étant liés à un événement ou à une mobilisation exceptionnelle. Les agents de sûreté concernés ne savent pas toujours s'ils sont en droit d'agir, ce qui peut aboutir à des actes non autorisés. Parce que nous défendons tous les libertés publiques, il convient donc de clarifier le cadre juridique d'intervention.

Enfin, et nous y reviendrons car il convient d'amender le texte du Sénat sur ce point, demandons-nous pourquoi il faut autoriser les palpations. Ce n'est pas pour embêter les gens,

mais parce que le nombre d'objets dangereux ou très dangereux – armes, couteaux, hachoirs de boucher – introduits dans les transports a été multiplié par trois. Il nous faut les identifier et être en mesure de les saisir et de les conserver temporairement.

Mme Aude Luquet (Dem). À l'instar du rapporteur, j'insiste sur le fait que les agents de la Suge et du GPSR ne sont pas des cowboys – celles et ceux qui se sont déplacés sur le terrain pour les voir dans l'exercice de leurs fonctions ont pu le constater. Pour être moi-même allée à leur rencontre à l'occasion de la mission d'information sur la mise en application de la loi dite Savary du 22 mars 2016, ainsi que plus récemment, j'ai vu qu'ils ne procèdent à une palpation qu'avec le consentement de la personne et toujours pour une raison valable ; nous pouvons leur faire confiance. Quant à leur formation, elle est stricte, exigeante et continue. J'y insiste : il faut soit ne pas les connaître, soit être de mauvaise foi pour les dénigrer.

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Pour assurer la sérénité de nos débats, il conviendrait, chère collègue, de ne pas donner de leçons, surtout si elles se fondent sur des préjugés. Nous nous sommes déplacés, nous avons rencontré des personnels de sûreté et, surtout, nous sommes des usagers des transports en commun. Veuillez partir du principe que nous travaillons.

S'agissant de ces amendements, nous les soutiendrons. Le Conseil constitutionnel a expressément indiqué qu'il fallait borner les dispositions prévues à cet article, lesquelles, comme vous l'avez dit, monsieur le rapporteur, s'appliquent déjà. Or il me semble que la formulation retenue n'est pas suffisamment précise, quand bien même nous adopterions les amendements que vous avez déposés. Peut-être pourrions-nous d'ailleurs éviter d'être saisis de textes inconstitutionnels venant du Sénat : dans la mesure où ils sont ensuite retoqués, cela nous ferait gagner du temps.

Enfin, je rappelle que la définition des armes et des objets pouvant présenter un danger est également imprécise. Ce point est primordial, car le cadre d'application n'est pas le même partout et le texte n'y remédie pas. Quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup !

Je pressens néanmoins que nous serons minoritaires. Ma collègue Sabrina Sebaihi et moi-même proposerons des amendements de repli.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). En tant que membres de la commission des lois, nous savons ce que sont les palpations de sécurité. De plus, notre volonté n'est évidemment pas de dénigrer qui que ce soit. N'oubliez pas que vous vous en sortirez de cette manière, particulièrement quand nous examinerons le texte en séance : il vous faudra bien répondre sur le fond à un moment.

Il s'agit d'abord d'une question de principe. Avant que certains d'entre vous n'arrivent aux responsabilités, les choses étaient plus précises quant à la gestion des fichiers, à l'encadrement des gestes, ou encore à la nécessité de suivre une formation et de disposer d'un agrément pour les réaliser. Avec ce texte, il n'en est rien. Et nous considérons que les gestes les plus intrusifs doivent être réservés aux agents de police.

Par ailleurs, dans la mesure où c'est déjà le cas avec les contrôles des forces de sécurité intérieure, les dispositions ici proposées font courir le risque d'un accroissement du nombre de palpations au faciès. Il faudrait au moins que les agents de sûreté soient formés sur

cette question, afin de ne pas donner le sentiment – qui n’est pas qu’un sentiment – à une partie de la population de souffrir de racisme et d’être toujours visée par les contrôles – phénomène qui contribue à augmenter la violence.

M. Guillaume Gouffier Valente (RE). Le groupe Renaissance ne votera pas ces amendements de suppression.

D’abord, nous déplorons la description caricaturale qui a été faite des agents de la Suge et du GPSR. Contrairement à ce que nous avons pu entendre, ce ne sont pas des agents parapublics et, pour les avoir rencontrés, en tant qu’usager et en tant que parlementaire, j’ai pu vérifier leur grand professionnalisme et l’attention qu’ils portent à la lutte contre les discriminations. Le rapporteur et moi-même l’avons vu sur le terrain, les missions qu’ils exercent, dans un environnement parfois crispant et tendu, demandent beaucoup de vigilance et de mobilisation, ainsi que le respect d’un grand nombre de règles pour que les choses se passent bien.

Ensuite, ces amendements nient le fait que ces agents sont dans l’attente d’un cadre juridique plus clair, et je remercie le rapporteur d’avoir rappelé qu’ils peuvent déjà procéder à des palpations. Il en va de même en ce qui concerne les armes et les objets qui s’y apparentent : nous devons clarifier les règles afin de pouvoir les confisquer.

M. Clément Beaune, rapporteur. Comme Mme Regol nous y invite, ayons pour éthique commune d’entrer dans le détail et d’éviter de nous accuser de ne pas répondre sur le fond.

Sur le fond, justement, la règle reste celle d’un arrêté préfectoral autorisant les palpations : ce sont les termes de l’article 1er. Je ne le remets pas en cause, pas plus que le Sénat, le texte ne prévoyant de les autoriser hors de ce cadre que dans certains cas et de manière limitée – Mme Luquet a rappelé que la personne concernée doit y consentir expressément. Il s’agit d’ailleurs d’une différence fondamentale avec les prérogatives des forces de sécurité intérieure. La possibilité de refuser une palpation nous éloigne ainsi de tout délire orwellien ou liberticide – d’ailleurs, certains considéreront peut-être que le texte ne va pas assez loin.

Par ailleurs, au-delà de notre gratitude et du respect que nous devons aux personnels de sûreté, surtout dans le contexte rappelé par M. Gouffier Valente, n’oublions pas que ce sont des agents formés en conséquence. Cette formation a d’ailleurs été renforcée à mesure que leurs missions augmentaient. Nous y reviendrons certainement, en plus des dispositions législatives qui les concernent, des mesures réglementaires et un code de déontologie s’imposent à eux. Au total, ils suivent vingt-sept semaines de formation, ce qui inclut la partie pratique, font l’objet d’une sélection à l’entrée et à la sortie, puis sont soumis à des obligations strictes et normales de formation continue, notamment en matière de tir. Ce sont des faits.

L’évolution juridique que nous proposons me semble donc pragmatique et en phase avec la réalité. Je le répète une nouvelle fois : si tous les indicateurs de sécurité dans les transports ne sont pas négatifs, le nombre d’objets dangereux introduits dans les trains et dans les gares a été multiplié par trois. Je rappelle que des incidents liés à de tels objets se sont récemment produits à la gare Saint-Charles, à la gare de Lyon, à la gare de Mulhouse, ou encore à la gare du Nord.

La commission rejette les amendements.

Amendement CL110 de M. Thomas Portes

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). Vous avez beau affirmer que nous dénigrons ces agents, il me semble que c'est vous qui avez cassé leur statut, les derniers recrutés ayant des contrats de travail de droit privé.

Le présent amendement vise à ce que soit inscrite dans la loi la nécessité d'inclure aux pauvres vingt-sept semaines de formation de ces agents – semaines qui comprennent effectivement les stages – un module sur les pratiques pouvant être considérées comme discriminatoires. Thomas Portes a rappelé combien les jeunes hommes noirs et arabes ont plus de probabilités de se faire contrôler : il convient, puisque nous aspirons tous à une République égalitaire, de s'en préoccuper. La nuit dernière a montré, avec une très grande gravité, ce qui se produit lorsque l'on fait autre chose.

M. Clément Beaune, rapporteur. La formation contre les discriminations est indispensable ; cela tombe bien, elle est obligatoire. Celle-ci est prévue par le code de déontologie et plus précisément par l'article R. 2251-4 du code des transports, sachant qu'un arrêté complémentaire sur la formation, pris par le ministère chargé des transports, s'applique à la RATP et à la SNCF, celui-ci imposant de suivre un module consacré à la déontologie et à la lutte contre les discriminations.

Quant au nombre de semaines de formation, je ne sais pas quel pourrait être le chiffre magique : toujours est-il qu'il me semble préférable que de futurs agents de terrain suivent aussi une formation pratique.

Mme Edwige Diaz (RN). Cet amendement, que nous ne soutiendrons évidemment pas, démontre clairement le manque de confiance de la NUPES à l'égard des agents de sûreté des transports. Pire, il jette une suspicion de racisme sur l'ensemble d'une profession particulièrement dévouée. Une telle position est empreinte de relents anti-police, mais contrairement à ce qu'insinue la NUPES, les Français ont majoritairement confiance en leurs forces de l'ordre, et il est bon qu'il en soit ainsi. Il n'y a vraiment que l'extrême gauche pour détester la police et pour préférer protéger les personnes que les forces de sécurité intérieure, avec tout leur professionnalisme, considèrent comme potentiellement dangereuses, en lieu et place des honnêtes gens qui utilisent les transports en commun.

M. Erwan Balanant (Dem). Il est vrai que certains contrôles peuvent être non pas abusifs, mais zélés ; il s'agit d'une question importante. Cela étant, il me semble que vous confondez tout, madame Martin, d'autant que vos paroles dénotaient d'un certain mépris – c'était sans doute involontaire – vis-à-vis des personnes qui suivent les formations dont nous parlons. Il ne s'agit pas de vingt-sept « pauvres » semaines, comme vous dites. Le cursus est complet et, comme l'a dit le rapporteur, il comprend des modules consacrés aux discriminations, aux questions éthiques, au code de déontologie que nous avons introduits dans la loi. Les gens qui y participent ont décidé d'embrasser ce métier ; ils croient à ce qu'ils font. J'ajoute que les personnes en question sont souvent d'origine antillaise ou maghrébine : ce ne sont pas de méchants blancs, comme vous semblez le penser. Il faut donc arrêter de les stigmatiser.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Les méchants blancs, ce n'est pas ma tête de liste pour les élections européennes qui s'est fait photographier avec dans la rue !

Quant à la formation, personne ne dit qu'elle est au rabais : nous disons qu'il faut l'améliorer, en insistant sur la lutte contre les discriminations. « Les jeunes hommes perçus comme noirs ou arabes ont une probabilité vingt fois plus élevée que les autres d'être contrôlés », a affirmé la Défenseure des droits, qui a également déclaré que la formation des policiers dans ce domaine est insuffisante. Notre proposition vise simplement à éviter que, demain, davantage de personnes soient victimes de discrimination. Nous sommes en République : nous ne pouvons accepter que certains de nos concitoyens fassent l'objet de contrôles ou de palpations en raison de leur couleur de peau.

M. Clément Beaune, rapporteur. Nous ne disons pas que la lutte contre les discriminations et pour l'égalité n'est pas importante. Par souci de véracité et par respect pour les agents, nous rappelons simplement que leur formation, fixée par voie réglementaire, inclut ces thématiques. Ce n'est peut-être pas suffisant à vos yeux, auquel cas il convient d'être plus précis, car les modules que vous réclamez sont déjà obligatoires. Plutôt que de se reprocher mutuellement de ne pas suffisamment aller sur le terrain, rendez-vous à l'université de formation de la Suge : vous constaterez que le programme est rigoureux et sanctionné d'un examen.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL182 de M. Clément Beaune

M. Clément Beaune, rapporteur. Dans l'esprit de la loi Savary, cet amendement vise à clarifier les missions des agents de sûreté, en précisant, à l'article L. 2251-1 du code des transports, qu'ils « contribuent à la lutte contre le terrorisme ». La plupart des événements graves de ces dernières y sont liés et toutes les dispositions dont nous allons discuter, en nous efforçant de trouver des équilibres au cas par cas, comme pour le visionnage des enregistrements vidéo, ont un lien avec les menaces ou les enquêtes à caractère terroriste.

Mme Edwige Diaz (RN). Nous voterons bien sûr en faveur de cet amendement, bien qu'il ne soit que symbolique. Nous ne sommes pas dupes de votre tentative de faire croire que l'État macronien lutte activement contre le terrorisme, alors que les résultats ne sont pas au niveau de nos attentes. Le terrorisme islamiste, que vous ne nommez pas dans l'amendement, est un fléau pour notre pays. Responsable de plusieurs centaines de morts et de plusieurs milliers de blessés, il rythme le quotidien des Français. À cet égard, soutenir la proposition de loi de Marine Le Pen visant à lutter activement contre le terrorisme islamiste en France serait autrement plus efficace.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CL108 de Mme Farida Amrani

Mme Farida Amrani (LFI-NUPES). Depuis plusieurs années, le Gouvernement n'en finit plus de déléguer ou de céder les services publics au secteur privé. On le vérifie avec le présent texte, qui prévoit la délégation lente mais régulière des compétences normalement dévolues à la police et à la gendarmerie, traduction de la volonté croissante et dangereuse du Gouvernement d'établir un continuum de sécurité.

L'article 1^{er} ouvre la voie à de nouvelles dérives, puisqu'il permettra à des agents de la RATP et de la SNCF de procéder à des palpations, même en l'absence d'une autorisation préfectorale préalable. Un tel transfert de compétences constitue une atteinte évidente aux droits et libertés ; une fuite en avant autoritaire. Selon nous, les missions régaliennes doivent rester entre les mains de l'État et, en l'espèce, être exercées par les forces de sécurité intérieure, ne serait-ce que pour ne pas mettre en danger les agents de la RATP et de la SNCF.

Nous proposons donc l'abrogation de l'article L. 2251-9 du code des transports. Les palpations n'évitent pas le danger et ne mettront pas un terme aux agressions sexuelles dont le nombre, vous l'avez dit, ne fait qu'augmenter.

M. Clément Beaune, rapporteur. Avis défavorable. Les amendements de suppression de l'article visaient à maintenir le statu quo. Là vous proposez un recul puisque vous supprimez purement et simplement les palpations de sécurité, qu'elles fassent l'objet d'une autorisation préfectorale ou pas. Vous suggérez de priver de cette prérogative 4 500 agents de la Suge et du GPSR ainsi que plusieurs centaines d'employés d'opérateurs dans d'autres villes. Je ne peux pas laisser dire que ces activités sont déléguées ou, pour reprendre vos termes, données au privé. Le travail de ces agents ne s'inscrit pas dans un cadre de sécurité privée ordinaire.

Mme Farida Amrani (LFI-NUPES). Quel est leur statut ?

M. Clément Beaune, rapporteur. Comme pour les autres fonctions de la SNCF, pour prendre cet exemple, ceux qui ont un statut l'ont gardé, et ceux qui sont recrutés en contrat de droit public sont des cheminots comme les autres. Quant au GPSR, ce sont des agents de la RATP comme les autres.

Vous seriez étonnés du nombre de transports publics qui sont gérés dans le cadre d'une délégation de service public. Les opérateurs ne sont pas forcément à 100 % publics mais ils sont placés sous l'autorité par exemple de la ville de Grenoble ou de Besançon.

Si nous débattons aujourd'hui, c'est précisément parce qu'il appartient au législateur de définir les compétences d'intervention. Je rappelle que la Suge existe depuis 1914 et le GPSR depuis 1945. Je ne sais pas qui était ministre des transports à l'époque, mais il est probable qu'il n'était pas macroniste pour reprendre votre expression.

Supprimez les palpations de sécurité, même quand elles sont autorisées par le préfet, et vous irez expliquer pourquoi on n'a pas saisi 4 500 objets potentiellement dangereux dans les années qui viennent. Moi je ne le ferai pas.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). La contribution des agents de sûreté à la lutte contre le terrorisme est un écran de fumée. Nous préférierions que les services de renseignement disposent de moyens supplémentaires. Le cadre réglementaire actuel en matière de sûreté dans les transports nous semble suffisant ; ce sont les moyens humains qui devraient être renforcés.

Nous regrettons la fâcheuse tendance qui, soyons honnêtes, ne date pas de la Macronie, à transférer des compétences régaliennes aux collectivités territoriales ou au secteur privé. Ce transfert nuit à l'efficacité et à la qualité de la protection des citoyens à l'égard des institutions que la sûreté est censée assurer.

M. Didier Paris (RE). Les services de renseignement doivent évidemment être mobilisés, mais tous les services du monde n'empêcheront pas des actes isolés d'individus solitaires dans ces milieux fermés que sont les gares ou les véhicules de transport public. Les services de police ne peuvent pas être partout, tout le temps. Il y a donc une absolue nécessité de poursuivre leur action pour garantir la sécurité publique.

Nous sommes confrontés à des situations dans lesquelles une personne peut présenter un risque car elle détient des objets qui, sans être nécessairement classifiés, peuvent être des armes par destination. Je ne comprends même pas comment on peut s'opposer à ce que des agents des opérateurs de transport effectuent une palpation de sécurité lorsqu'ils soupçonnent, sur la base d'éléments objectifs, un individu d'être dangereux pour la sécurité publique ou pour les autres voyageurs. Le rapporteur l'a rappelé à juste titre, un arrêté préfectoral et le consentement de la personne concernée sont requis – c'est la différence avec les services de police de la République.

Nous devons améliorer la sécurité de nos concitoyens dans les transports. Pour ce faire, nous devons donner aux agents qui sont en première ligne les moyens d'agir en la circonstance. L'amendement est totalement inapproprié.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL183 de M. Clément Beaune

M. Clément Beaune, rapporteur. Cet amendement de nature rédactionnelle vise à éviter une confusion sur les compétences respectives des préfets en région parisienne.

Sachez que le préfet de police en région parisienne est compétent en matière de sécurité générale sur les départements de la petite couronne mais en matière de transports ferrés, sur l'ensemble de la région Île-de-France.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CL10 de M. Yoann Gillet

M. Yoann Gillet (RN). Les événements tragiques tels que l'attaque au couteau à la gare de Lyon en février 2024 et la mort d'un jeune homme dans le métro de Lyon en 2020 en sont la triste illustration, l'insécurité règne dans les transports en commun. Les Français le savent, ceux-ci sont bien souvent un cauchemar pour leurs utilisateurs à Paris, à Nîmes ou ailleurs.

Les chiffres pour l'année 2023 sont alarmants : 90 889 victimes de vols avec violence, 6 416 victimes de vols violents, 7 620 victimes de coups et blessures volontaires, 2 407 victimes de violences sexuelles, près de 4 200 victimes d'outrages et de violences contre des dépositaires de l'autorité publique.

À l'approche des Jeux olympiques et face à une menace terroriste accrue, il est crucial de doter nos agents de sécurité des moyens nécessaires pour prévenir toute menace à la sécurité publique.

Les agents de sûreté, qui sont en première ligne pour protéger nos concitoyens, doivent voir leurs pouvoirs renforcés pour accomplir leur mission. C'est la raison pour

laquelle nous proposons d'assouplir les conditions dans lesquelles ils peuvent procéder à des palpations de sécurité. Il s'agit d'une mesure de bon sens modeste.

Pour résoudre les problèmes de sécurité dans les transports, nous avons surtout besoin d'une réforme structurelle. Il est grand temps que le Gouvernement réagisse : il faut, d'une part, créer de vraies polices dans nos transports en commun – Gérard Darmanin, en novembre 2022, avait promis une police des transports pour la ville de Nîmes pour le début de l'année 2024. Nous sommes au mois de mai 2024 et toujours rien. D'autre part, il convient de renforcer la réponse pénale par le retour des peines planchers, l'expulsion des délinquants étrangers et la suppression de l'excuse de minorité.

M. Clément Beaune, rapporteur. Avis défavorable. Je défends l'équilibre entre la préservation des libertés publiques et la sécurité qu'offre le cadre juridique proposé. Il est nécessaire d'assortir la palpation de sécurité de garanties : dès lors qu'elle est effectuée par une force de sûreté qui n'est pas une force de sécurité intérieure, elle doit être justifiée par des éléments sérieux et graves sur lesquels se fonde l'appréciation des préfets, lesquels ne sont pas exactement laxistes en la matière. C'est la raison pour laquelle je souhaite conserver le mot « graves ».

Je note que vous voulez des preuves en matière de sécurité et de sûreté – ce dont je me réjouis – mais, dans le même temps, vous supprimez le dispositif de saisie dans un amendement cosigné avec M. Masson. Il faut être un peu cohérent.

Mme Farida Amrani (LFI-NUPES). Comment définiriez-vous la « simple menace » qui est mentionnée dans l'exposé sommaire ? La couleur de peau en est-elle une ?

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL164 de Mme Sabrina Sebaihi

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Je regrette que nous ne puissions pas reprendre les amendements de M. Gérard qui ne sont pas soutenus car il est important d'adapter les modalités du contrôle aux personnes transgenres pour éviter les discriminations.

L'amendement de Sabrina Sebaihi vise à imposer aux agents des formations spécifiques comportant un module consacré au respect et à la dignité des personnes.

Dès lors que les agents voient leurs compétences étendues, il est logique de s'assurer qu'ils comprennent tous, de la même manière et sur l'ensemble du territoire, certaines notions – la gravité, le danger, etc. – dont le débat a montré qu'elles étaient complexes. Nous devons garantir que chaque personne sera traitée de la même façon partout.

La Suge a instauré une surveillance continue : elle envoie sur le terrain des agents pour vérifier que leurs collègues font bien leur travail. Il ne devrait donc pas être difficile d'améliorer la formation.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je reviens un instant sur la question du genre qu'abordent les amendements non soutenus de M. Gérard. Elle doit être traitée de manière transversale puisque les palpations, n'en déplaise à certains, sont également pratiquées par les forces de sécurité intérieure ainsi que par d'autres forces de sûreté. Il convient donc de poser la même règle pour toutes.

Comme vous le savez, le ministre de l'intérieur a donné instruction – c'était une demande de l'association FLAG ! – que les demandes relatives au genre d'une personne qui est soumise à palpation soient satisfaites. Autrement dit, si une personne préfère que la palpation soit effectuée par une personne de l'autre sexe – contrairement au principe – parce que son identité de genre est différente, c'est possible.

Le souci d'harmonisation des règles est légitime mais la réponse n'est pas d'ordre législatif. Nous pouvons demander au Gouvernement de s'engager en séance à édicter l'instruction nécessaire pour étendre les règles aux forces de sûreté. Nous pouvons aussi adopter une disposition législative transversale.

S'agissant de l'amendement, vous appelez à un renforcement des obligations de formation, notamment en matière de respect de la dignité des personnes. Cela tombe bien : l'article R. 2251-23 du code des transports mentionne la dignité des personnes parmi les domaines que couvre la formation des agents.

Dans l'exercice des fonctions, vous avez rappelé l'un des dispositifs très scrupuleux de vérification du respect de la déontologie mis en œuvre par le GPSR et la Suge. Le cahier des charges que j'évoquais tout à l'heure sur la discrimination, fixé par arrêté du ministre chargé des transports, prévoit plus précisément encore les obligations déontologiques : un comportement exemplaire, le respect de la dignité, la non-discrimination. Votre amendement étant satisfait, j'y suis défavorable.

M. Philippe Latombe (Dem). La préoccupation exprimée dans l'amendement est légitime. Il faut toutefois y répondre de manière globale. Outre celles effectuées par les forces de sécurité intérieure et par les personnels de la RATP ou de la SNCF, les palpations peuvent être le fait de forces de sécurité privée – dans un festival par exemple. Un continuum dans la formation est nécessaire pour assurer les mêmes garanties aux usagers et à tous nos concitoyens.

Le fait d'inscrire une obligation de formation dans ce texte-là pourrait être interprété a contrario comme exonérant d'une telle obligation d'autres publics. Il est souhaitable que le ministère de l'intérieur définisse un cahier des charges applicable à tout le monde pour assurer le respect des procédures et de la dignité des personnes qui sont palpées.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL20 de Mme Sandra Regol

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). L'amendement, dans la même veine que les précédents, cherche à limiter les dérives potentielles de l'article 1^{er}. Il est proposé de restreindre les palpations aux cas de suspicion de détention d'objets susceptibles de porter atteinte aux personnes seulement. L'atteinte aux biens ne présente pas forcément un caractère d'urgence, ni ne requiert une palpation. D'autres modalités d'intervention sont possibles.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je suis défavorable pour deux raisons. D'une part, il me paraît très difficile de distinguer dans la pratique la menace sur la sécurité des personnes et celle sur les biens. La sécurité des biens est un objectif différent, j'en conviens, mais il n'en est pas moins important. D'autre part, « la sécurité des personnes ou des biens » est une formule utilisée dans nombre de dispositions en matière de sécurité et de prévention. Enfin, le

nombre de garanties apportées est très élevé. La première d'entre elles est le consentement de la personne.

Mme Éliisa Martin (LFI-NUPES). On peut s'interroger sur la proportionnalité de la mesure. Quels éléments objectifs peuvent amener à penser qu'une personne détient des objets susceptibles de présenter un risque ? En outre, vous faites fi des armes par destination : une chaussure à talons peut en être une. Les agents vont être très occupés s'ils doivent demander – la tâche sera délicate – aux personnes qui portent des chaussures à talons de les retirer.

Je voulais vous faire sourire, mais le cadre juridique doit être suffisamment précis pour écarter les logiques liberticides.

M. Yoann Gillet (RN). Nous sommes chez les dingues, nous en avons la confirmation.

Je lis : « Cet amendement du groupe Écologiste vise à supprimer la possibilité d'effectuer des palpations en cas de suspicions de détention d'un objet susceptible de présenter un risque pour la sécurité des biens. » Mais comment faites-vous la différence entre un objet qui peut porter atteinte à la sécurité d'un bien ou d'une personne ? Un cocktail Molotov peut servir aussi bien à tuer quelqu'un qu'à incendier un bâtiment. Quand bien même la différenciation serait possible, qu'est ce qui pourrait justifier d'exclure la palpation sur un individu qui voudrait détériorer des biens ?

À défaut de saisir le sens de vos amendements, nous comprenons l'idéologie qui les sous-tend. Nous sommes vraiment chez les dingues. Nous le savons, vous prônez l'anarchie.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CL184 de M. Clément Beaune

M. Clément Beaune, rapporteur. L'amendement, bien que rédactionnel, apporte une précision importante au texte issu du Sénat : la palpation doit être réalisée par un agent du même sexe que celui de l'individu contrôlé. Dans la logique transversale que je défendais précédemment, il convient d'ajouter cette garantie qui entoure les autres palpations.

La commission adopte l'amendement.

Amendements CL154 de Mme Aude Luquet et CL165 de Mme Sabrina Sebaihi (discussion commune)

Mme Aude Luquet (Dem). Il s'agit de soumettre les palpations de sécurité au respect de certaines règles qui sont aujourd'hui imposées aux policiers et gendarmes par l'article R. 434-16 du code de la sécurité intérieure. Ces palpations sont exclusivement une mesure de sûreté, elles ne peuvent être systématiques et, chaque fois que les circonstances le permettent, elles doivent être pratiquées à l'abri du regard du public.

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Toujours dans la même logique, il nous apparaît nécessaire d'encadrer le recours aux palpations pour éviter qu'elles soient dévoyées.

Selon la Défenseure des droits, les biais racistes sont importants. Le Conseil d'État a jugé que les contrôles au faciès dépassent les cas individuels isolés. La Cour des comptes enfin a alerté sur le nombre trop élevé en décembre dernier de palpations de sécurité par la police nationale.

C'est le rôle du législateur d'encadrer les prérogatives qu'il octroie afin d'assurer l'égalité de traitement dans leur application.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je partage l'esprit des amendements. Vous l'avez indiqué, madame Luquet, les précisions que vous proposez d'introduire sont directement inspirées du code de déontologie de la police et de la gendarmerie nationales.

Je l'ai dit, l'édifice juridique comporte trois étages : la loi, le règlement pour les forces de sécurité intérieure et l'arrêté du ministre chargé des transports pour les forces de sûreté. Au nom de la cohérence, il serait préférable d'étendre les dispositions du règlement aux forces de sûreté, quitte à les préciser dans l'arrêté.

Je suis prêt à défendre cette idée en séance. Je vous demande donc le retrait des amendements au bénéfice de ces explications.

M. Erwan Balanant (Dem). Nous maintenons l'amendement afin d'obtenir, en séance, l'engagement du ministre d'inscrire les dispositions dans la partie réglementaire.

M. Clément Beaune, rapporteur. Pour lever toute ambiguïté sur le fond et dans un esprit mutuellement constructif, je donnerai un avis de sagesse. Je confirme néanmoins ma préférence pour la voie réglementaire mais nous affinerons en séance.

La commission adopte l'amendement CL154.

En conséquence, l'amendement CL165 tombe.

Amendement CL111 de M. Thomas Portes

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). L'amendement vise à instaurer une obligation de formation à la non-discrimination pour les agents de sûreté.

Nous avons évoqué rapidement le caractère intrusif, parfois humiliant pour certains, des palpations de sécurité, lequel justifie la possibilité de choisir la personne qui y procède mais aussi l'exigence d'une formation solide des agents.

Je reviens sur votre refus d'exclure les objets pouvant porter atteinte à des biens. Plus rien ne s'oppose ainsi aux palpations. Nous possédons tous dans nos sacs des objets qui pourraient par destination dégrader des biens – un marqueur par exemple. La formation est indispensable pour se prémunir contre les abus que le texte ne manquera pas de provoquer.

M. Clément Beaune, rapporteur. L'amendement est très proche de celui que nous avons déjà examiné sur la formation. J'y suis donc toujours défavorable. Les obligations de formation sont déjà très exigeantes.

Vous faites des palpations une obsession pour les agents de la sûreté. Mais celles-ci présentent toujours un risque pour eux puisque par définition, elles sont motivées par le soupçon d'une menace, d'un danger. Quand ils le peuvent, les agents préfèrent éviter les palpations.

Enfin, je le répète, le contentement exprès de la personne constitue une garantie fondamentale.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). Outre notre opposition au transfert de compétences que vous appelez « continuum de sécurité », je vous rappelle que selon la

Défenseure des droits, la doctrine d'emploi des palpations n'est pas suffisante. Elle invite à poursuivre le travail sur le sujet.

Pour éviter vos anathèmes, nous pourrions ensemble raisonner différemment et considérer que tout accroissement des compétences, qui au demeurant ne sont pas des moindres, doit s'accompagner d'un renforcement de la formation mais aussi d'une révision de ce que l'on pourrait qualifier de doctrine d'emploi. Il ne me semble pas idiot de rechercher une certaine symétrie. Cela permettrait sans doute de faire cesser les procès d'intention qui sont faits à ces personnes qui ne font jamais que gagner leur vie.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CL21 de Mme Sandra Regol et CL60 de M. Bryan Masson

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Il est proposé de supprimer des alinéas qui semblent difficiles à appliquer tant ils sont sujets à interprétation – je pense à ces objets qui peuvent « gêner ou incommoder » les voyageurs, ce qui justifierait de les retirer à leur propriétaire. Cette rédaction est problématique.

Vous remarquerez, monsieur le rapporteur, monsieur le président, que je ne parle pas de dinguerie. Je ne dis pas de mes collègues qu'ils sont des fous. Je ne prétends pas que les maladies mentales seraient quelque chose de dégradant. Je ne traite pas mes collègues d'imbéciles qui rédigent des articles incompréhensibles. J'appelle votre attention sur ce point car si de telles atrocités avaient été proférées dans nos rangs, elles auraient provoqué un sacré brouhaha. Il faut un minimum de respect. On peut dire des choses avec humour quand c'est compliqué. On peut aussi éviter de s'insulter à chaque intervention.

M. Bryan Masson (RN). Il s'agit de supprimer les termes : « gêner » et « incommoder » qui sont bien trop flous, ce qui ne manquera pas de poser de gros problèmes juridiques, à moins que vous puissiez nous apporter des précisions sur ce qu'ils signifient.

Par ailleurs, je ne suis pas convaincu que le retrait de l'objet incriminé s'impose. On pourrait très bien imaginer un avertissement. Je prends un exemple : lorsque Mme Borne était Première ministre et vapotait dans l'hémicycle, un simple avertissement aurait suffi pour qu'elle cesse de le faire. Il n'était pas nécessaire de lui retirer sa cigarette électronique. La confiscation est sans doute excessive.

M. Clément Beaune, rapporteur. Vos propos, monsieur Masson, ne correspondent pas au contenu de votre amendement, qui est bien plus large.

Vous proposez, comme Mme Regol, de supprimer tout dispositif de saisie. J'y suis défavorable bien que je souhaite revoir et sécuriser ce dispositif. C'est l'objet de mon amendement CL185.

Il faut faire preuve de cohérence : autoriser les palpations avec toutes les garanties que j'ai mentionnées sans jamais pouvoir saisir un objet n'a guère de sens. Le dispositif de saisie doit être réécrit afin de concilier, une fois encore, une mission de prévention et de sécurité efficace et renforcée, d'un côté, et la nécessaire préservation de droits constitutionnels tels que la propriété, de l'autre.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). J'appelle votre attention sur l'alinéa 7 – c'est très savoureux. Il est écrit : « Lorsque des objets autres que des armes qui, par leur nature, leur

quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gêner ou incommoder les voyageurs sont découverts à l'occasion des mesures de contrôles [...]. » Il est question de l'accord de la personne propriétaire, mais si elle refuse, un officier de police judiciaire sera dépêché sur place. Je ne suis donc pas certaine que les personnes diront non et quand elles le feront, cela ne suscitera sans doute pas de troubles à l'ordre public.

On nous dit : « Rassurez-vous les objets sont découverts à l'occasion de contrôles qui sont dictés par un soupçon lié à leur dangerosité ». Mais ce n'est pas ainsi que les choses se passent. Les contrôles sont effectués mais quelles en sont les raisons initiales ? Comment décidez-vous de contrôler Bébert ou Titine ? Il y a là un problème.

M. Bryan Masson (RN). Monsieur le rapporteur, j'ai déposé un amendement repli que vous pourrez approuver dans peu de temps.

Votre amendement ne fait pas référence à ce qui gêne ou ce qui incommode mais à ce qui est dangereux. Vous ne dissipez donc malheureusement pas le flou sur ces deux notions.

M. Clément Beaune, rapporteur. La philosophie de la fouille et des palpations me semble claire : ces actes visent à saisir des objets dangereux. Cela étant, le dispositif mérite d'être mieux ciblé. C'est ce que je proposerai de faire par le biais de mon amendement suivant qui permettra aussi de répondre à vos critiques concernant les objets gênants ou incommodants, en ne retenant que la notion d'objets dangereux pour les voyageurs : il y a une différence entre un objet de gros volume et un hachoir de boucher.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CL185 de M. Clément Beaune, CL141 de M. Guillaume Gouffier Valente et CL172 de M. Philippe Pradal

M. Clément Beaune, rapporteur. Comme je viens de le dire, la réécriture proposée vise à sécuriser le dispositif sur le plan juridique, à mieux garantir le droit de propriété et les libertés individuelles.

D'une part, nous supprimons la référence au caractère gênant ou incommodant d'un objet, pour ne retenir que sa dangerosité. Un bagage volumineux, une poussette ou un instrument de musique ne relèvent pas de la même catégorie qu'un objet contondant. D'autre part, il n'est plus question de saisir l'objet mais de le conserver dans des conditions très encadrées.

M. Gouffier Valente pourra témoigner d'un cas très concret que nous avons rencontré lors d'une visite sur le terrain. Au cours d'un contrôle – fouille de bagage et palpations autorisées par arrêté préfectoral –, un agent de la sûreté ferroviaire découvre deux couteaux. À défaut de pouvoir les saisir ou les immobiliser, il peut interdire à leur propriétaire – parfois de bonne foi – d'accéder au réseau de transport. En général, les agents essaient de trouver une solution avec la personne, consistant le plus souvent à ce que cette dernière se débarrasse de l'objet en question, au risque que quelqu'un d'autre s'en empare. Ce n'est pas satisfaisant.

L'idée est de permettre à l'agent de sûreté de conserver l'objet dangereux, dans des conditions très encadrées permettant de limiter le caractère attentatoire au droit de propriété de cette mesure : consentement préalable de l'intéressé ; information immédiate de l'officier de police judiciaire ; remise à disposition de l'individu dans un délai maximal de quarante-

huit heures, sauf décision contraire du ministère public qui prendrait alors le relais. Nous pouvons ainsi prévenir et neutraliser la menace dans le respect du droit de propriété.

M. Guillaume Gouffier Valente (RE). Mon amendement est identique à celui du rapporteur puisque nous y avons travaillé ensemble à la suite des auditions et de nos déplacements sur le terrain. Il s'agit de sécuriser sur le plan juridique la deuxième partie de l'article 1^{er}, notamment la confiscation des objets dangereux. Nous veillons au respect des libertés individuelles à travers le consentement préalable de l'intéressé, l'information immédiate de l'officier de police judiciaire, la remise de l'objet à la disposition de l'individu dans un délai maximal de quarante-huit heures, sauf décision contraire du ministère public.

Mme Élixa Martin (LFI-NUPES). Ne pourrait-on pas faire plus simple et s'en tenir au fait que les objets dangereux sont interdits dans les transports ? Ce serait préférable, même si nous apprécions vos efforts louables pour resserrer un dispositif qui, sinon, n'aurait pas de sens. Qui va retenir les objets saisis pendant quarante-huit heures ? Est-ce le service des objets trouvés ? Ce serait un drôle d'endroit pour entreposer des objets dangereux. Quant à l'idée de solliciter le ministère public, déjà débordé... On se demande comment ce sera possible sur le plan pratique. En outre, il reste un problème de principe car, malgré les restrictions apportées, ce dispositif permet de saisir un peu trop de choses.

M. Didier Paris (RE). Nous apprécions cette nouvelle rédaction pour au moins deux raisons. Premièrement, elle cible bien la dangerosité, ce qui permet d'affronter des situations réelles tout en préservant les libertés individuelles. Deuxièmement, je trouve opportun de renvoyer aux dispositions de l'article L. 2241-6 du code des transports qui encadrent parfaitement la procédure quand le comportement d'une personne peut troubler l'ordre public, compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations. Ces dispositions donnent d'ailleurs beaucoup de précisions sur la manière dont on doit traiter les cas individuels, y compris quand il s'agit de personnes en situation de faiblesse, et témoignent d'un souci de préservation des libertés individuelles.

Cette nouvelle rédaction prévoit une gradation, commençant par l'obtention du consentement à la saisie de l'objet – ce qui est nécessaire puisque les agents de sécurité ne sont pas des officiers de police judiciaire. En cas de non-consentement, les dispositions habituelles de droit commun s'appliquent : on demande à la personne de quitter le moyen de transport ou de ne pas y pénétrer. Cet amendement permet de trouver le bon équilibre : assurer la sécurité des personnes et des biens, tout en veillant au respect des libertés individuelles.

M. Clément Beaune, rapporteur. En plus, cet équilibre est pragmatique – je ne le dis pas par orgueil d'auteur puisque MM. Gouffier Valente et Pradal proposent le même amendement. Vous nous dites, madame Martin, que le ministère public est débordé. Mais actuellement, en théorie, les agents doivent appeler immédiatement un officier de police judiciaire en cas de découverte d'un objet dangereux qu'ils ne peuvent même pas garder une heure. Non seulement l'officier de police judiciaire a autre chose à faire, mais l'opération peut provoquer un blocage du moyen de transport pendant une heure ou deux. Ce n'est satisfaisant ni pour le service public des transports ni pour celui de la justice.

De manière pragmatique, nous autorisons la conservation de l'objet dans des conditions qui seront prévues par voie réglementaire, tout en maintenant l'intervention de l'officier de police judiciaire puisqu'il pourrait y avoir une atteinte au droit de propriété. En

tant que ministre délégué chargé des transports puis en tant que rapporteur, j'ai fait une vingtaine de déplacements avec la sûreté ferroviaire. Soyons honnêtes : les agents savent stocker une batte de baseball, leur souci est qu'ils n'ont pas le droit de la saisir et qu'ils doivent appeler un officier de police judiciaire qui, en effet, a un peu autre chose à faire. Nous proposons donc de neutraliser l'objet qui pourra être restitué dans les quarante-huit heures si le ministère public n'a pas souhaité donner suite.

La commission adopte les amendements.

En conséquence, les amendements CL22, CL59, CL4 et CL23 tombent.

La commission adopte l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

Amendement CL115 de M. Jean-Marc Zulesi

M. Jean-Marc Zulesi (RE). En matière de lutte contre les infractions dans les transports publics de voyageurs, l'un des problèmes majeurs est l'identification des contrevenants. Actuellement, la loi ne couvre que le cas d'une infraction tarifaire pour la justification d'un titre d'identité. Cet amendement propose donc de l'étendre aux autres infractions telles que tirer le signal d'alarme de manière abusive.

M. Clément Beaune, rapporteur. Votre amendement va dans le sens d'une mise en cohérence, mais j'ai deux petites réserves : vous n'allez pas jusqu'au bout de la démarche concernant les infractions constatables et la justification d'identité ; l'efficacité de la mesure n'est pas assurée – en général, il ne se passe rien quand l'agent a constaté une infraction au titre de transport et que le contrevenant n'a pas de pièce d'identité. À l'article 19, nous prévoyons le recours à d'autres outils de vérification d'identité tels que l'accès à des données issues du dossier fiscal. À défaut d'un retrait de l'amendement, je m'en remettrai à la sagesse de la commission, car je pense qu'il est nécessaire de le retravailler d'ici à l'examen du texte en séance.

M. Jean-Marc Zulesi (RE). Je vais retirer cet amendement pour le retravailler avec vous. Au passage, j'indique que j'ajouterai quelques mesures supplémentaires qui m'ont été inspirées par les agents de la Suge de Marseille, qui font un travail exceptionnel.

L'amendement est retiré.

Présidence de Mme Caroline Abadie, vice-présidente de la commission

Article 2 (art. L. 2251-1-4 [nouveau] du code des transports) : *Capacité d'intervenir momentanément sur la voie publique pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP*

Amendements de suppression CL48 de M. Roger Vicot et CL83 de Mme Farida Amrani

M. Roger Vicot (SOC). Nous voulons supprimer cet article qui permettrait aux agents de sécurité de réaliser des contrôles aux abords immédiats des gares et des stations. Passons sur le fait que ces zones font partie l'espace public général et qu'une telle tâche revient en premier lieu à la police nationale. La rédaction de cet article offre aussi un champ d'interprétation et de subjectivité très important : les agents de sécurité vont apprécier le

« caractère inopiné ou urgent de la situation », de manière parfaitement subjective, sans cadre spécifique et sans informations particulières. Les risques d'atteintes aux libertés publiques sont évidents, d'autant plus que la formation juridique de ces agents est loin d'être équivalente à celle des policiers et gendarmes.

Mme Farida Amrani (LFI-NUPES). Comme dans l'article 1^{er}, vous cherchez à étendre les pouvoirs des agents de la RATP et de la SNCF. Ceux-ci pourraient désormais intervenir sur la voie publique, aux abords immédiats des emprises immobilières. L'évolution de ces compétences s'inscrit dans un glissement sécuritaire que nous dénonçons et une volonté de mailler le territoire de bleu pour donner l'impression d'une surveillance généralisée, même si cela n'est pas réalisé par des agents de l'État. Les agents de la Suge et du GPSR seront appelés à intervenir dans des conditions subjectives et floues. Ces dispositifs leur laissent un trop grand pouvoir décisionnaire, faisant ainsi courir un risque d'abus, d'autant plus que leur formation est insuffisante pour des gens armés. Rappelons que ces agents ne sont pas des fonctionnaires et qu'ils ne disposent pas des mêmes formations que les policiers ou gendarmes. C'est pourquoi nous demandons la suppression de cet article.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je suis défavorable à la suppression d'un article qui vise à renforcer la sécurité aux abords des gares, en tenant compte d'une réalité : la frontière est tenue entre l'intérieur des bâtiments et le parvis, ce qui fait que la menace sera mieux traitée si l'on dispose d'une capacité d'intervention un peu élargie. Cela étant, vous avez raison de demander des garanties solides. Nous devons en particulier définir précisément la notion d'abord de gare – on ne peut pas s'en tenir à la vision que nous en avons en tant que citoyen ou usager.

Pour respecter l'ordre de présentation, je ne vais pas vous détailler déjà la réécriture proposée dans mon amendement CL186, mais je peux vous dire que le texte issu du Sénat me semble insuffisamment protecteur car il apporte une réponse trop large à une question réelle. Je ne pense pas qu'il faille ignorer cette question des abords et des parvis de gare, lieux de forte insécurité. En revanche, je pense qu'il faut réécrire les mesures proposées à l'article 2, pour les sécuriser sur le plan juridique. Supprimer cet article reviendrait à priver nos forces de sûreté d'un outil très précieux et très attendu. Les agents – ainsi que leurs organisations syndicales, d'ailleurs – réclament ces prérogatives.

Mme Cécile Untermaier (SOC). Tout d'abord, je voudrais remercier le rapporteur pour les clarifications et garanties apportées par voie d'amendements à l'article 1^{er}. Quant à l'article 2, sa rédaction actuelle pose un réel problème, ce qui montre que nous ne devons pas, par principe, voter conformes les textes qui nous viennent du Sénat.

Cet article 2 est très dangereux. Quand il s'agit de sécurité, je pense que les interventions dans l'espace public sont du ressort de la police nationale ou de la gendarmerie. On ne va pas chercher un agent de la SNCF pour y prendre des mesures sécuritaires mettant en jeu les libertés publiques. Ce n'est pas son job. On le met lui-même en danger. Il faut clarifier les compétences de chacun dans ce continuum de sécurité auquel nous sommes favorables, plutôt que créer un imbroglio où chacun peut faire ce qu'il veut. À ce stade, nous sommes très opposés à cet article, considérant que les agents de sécurité ne doivent intervenir que dans leur espace professionnel.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Cet article est en effet très dangereux. Alors que les agents de la Suge et du GPSR sont formés pour intervenir dans leur propre milieu, on leur demande d'agir dans l'espace public, en évaluant le caractère inopiné ou urgent d'une situation. Or ils n'ont pas la formation des policiers ou des gendarmes pour ce faire. Nous avons l'impression qu'il s'agit de pallier le manque de policiers et de gendarmes.

C'est pourtant à ces derniers que revient la mission d'assurer la sécurité dans l'espace public, et non pas aux agents du GPSR ou de la Suge. Chacun doit intervenir dans son domaine de compétences avec la formation qui est la sienne. Et, je le répète, les agents de la RATP et de la SNCF sont formés pour intervenir dans leur milieu professionnel, c'est-à-dire à l'intérieur des emprises ferroviaires, des gares, des métros ou des trains.

M. David Valence (RE). Mon intervention s'appuie sur une expérience de huit ans d'élu régional en charge des transports à divers titres, dans une région de 5,5 millions d'habitants, qui compte des gares très fréquentées, notamment celles de Strasbourg et de Nancy. Pour des raisons opérationnelles, ce sont les agents eux-mêmes qui demandent cette possibilité d'intervenir aux abords immédiats des gares.

Nos concitoyens ne comprendraient pas que l'on n'élargisse pas cette possibilité, comme le prévoit l'article 2, ne serait-ce que pour être en mesure de poursuivre des délinquants. On m'a ainsi rapporté récemment que des agents de la Suge de la gare de Nancy avaient été alertés sur le risque juridique qu'ils prenaient s'ils poursuivaient un délinquant aux abords de la gare. Cet article répond donc à une nécessité opérationnelle.

M. Guillaume Gouffier Valente (RE). Le groupe Renaissance votera contre ces amendements de suppression. Il s'agit d'un article clef pour la structuration de cette proposition de loi et la construction du continuum de sécurité que nous souhaitons. Comme le soulignait le rapporteur dans son propos liminaire, les gares sont des espaces d'interconnexions qui s'ouvrent très vite sur les parvis, les arrêts de bus et les rues voisines. Nous devons donner aux agents un cadre juridique adéquat et protecteur pour garantir leurs interventions.

M. Clément Beaune, rapporteur. La présentation de mon prochain amendement va me donner l'occasion de vous répondre plus en détail. D'ores et déjà, j'abonderai dans le sens de M. Valence pour dire que personne ne peut comprendre qu'un agent ne puisse poursuivre l'auteur d'une infraction ou une personne menaçante, ne serait-ce que sur une distance d'un mètre en dehors de l'enceinte de la gare.

Cela étant, la beauté de l'exercice législatif consiste à concilier les contraintes opérationnelles et la protection juridique. Les agents de la Suge et du GPSR ne demandent pas le statut des policiers municipaux ou nationaux dont ils n'ont pas les compétences. Personne ne souhaite leur accorder les mêmes prérogatives. Il serait d'ailleurs inefficace de leur demander de courir jusqu'au centre-ville, à des kilomètres de la gare ou de la station de métro, à la poursuite d'un auteur d'infraction. En revanche, l'exemple de l'arrêt de bus est assez révélateur de rigidités difficiles à vivre sur le plan opérationnel. À l'arrêt de bus d'un centre-ville, quel est le périmètre d'action autorisé pour l'agent du réseau concerné ? Environ 2 mètres carrés. Il n'a pas le droit de tendre la main en dehors, ce qui n'est pas satisfaisant. Au Sénat, il y a d'ailleurs eu aussi un débat sur la bonne définition des abords de gare.

Monsieur Portes, je note avec émotion qu'à chacune de vos interventions vous réclamez plus de policiers et de gendarmes. Pour notre part, nous essayons d'être cohérents : nous votons pour le renforcement des effectifs de la police et de la gendarmerie nationales à chaque occasion, contrairement à vous, ce qui n'empêche pas d'augmenter les effectifs de la police ou de la sûreté des transports. Ces personnels sont complémentaires. Il s'agit de définir le bon cadre juridique pour chaque corps – nous y consacrons d'ailleurs beaucoup de temps. Ce n'est pas la peine de se jeter des anathèmes à la figure car, je l'espère, nous essayons tous de trouver le bon équilibre entre ces forces pour la protection de nos concitoyens. Il s'agit de ne pas bloquer ces agents dans la lutte contre la délinquance et une menace terroriste élevée.

La commission rejette les amendements.

Amendements identiques CL186 de M. Clément Beaune, CL142 de M. Guillaume Gouffier Valente et CL173 de M. Philippe Pradal

M. Clément Beaune, rapporteur. Je note avec satisfaction et reconnaissance que des amendements identiques au mien ont été déposés.

Quel est le droit actuel ? Comme le soulignait M. Valence, l'agent d'une force de sûreté n'a pas le droit de mettre un orteil en dehors de l'emprise ferroviaire ou de l'arrêt de bus. Dans la vraie vie, cela arrive parfois. Mais ces interventions hors cadre juridique ne sont satisfaisantes ni pour les citoyens ni pour les agents publics de sécurité et de sûreté.

Pour remédier à la situation, le Sénat a envisagé deux possibilités. La première consistait à donner aux agents l'autorisation d'intervenir aux abords immédiats des gares sans retenir une définition précise et sans vraiment fixer de garantie ou de garde-fou. La deuxième, celle qui a été retenue, se limite au droit de poursuite.

Pour ma part, je vous propose de combiner le tout dans un dispositif à trois étages, mais qui reste simple, rassurez-vous. Premier étage : le droit de poursuite tel que prévu par le Sénat, déjà encadré par le contrôle du juge et par la jurisprudence, qui suppose l'existence d'une infraction commise dans l'emprise ferroviaire ou de transport. Dans ce cas, l'agent peut poursuivre la personne qui s'échappe, pas sur des dizaines de kilomètres, mais de façon à terminer l'action de prévention ou de sécurité. Cette mesure, longuement débattue au Sénat, me paraît nécessaire.

Deuxième étage : un système d'arrêté préfectoral qui permet de répondre aux préoccupations de Mme Untermaier et de M. Gouffier Valente, en ne laissant pas la définition de l'abord d'une gare à l'appréciation subjective des agents, ce qui n'est pas rassurant pour les agents eux-mêmes. L'arrêté préfectoral leur confierait une mission supplémentaire dans un périmètre restreint aux abords de la gare. Comme tout arrêté préfectoral, il serait soumis au contrôle du juge administratif, offrant ainsi une double garantie. Cette disposition ne s'appliquerait pas partout en France, mais elle pourrait être utile lors d'événements comme les Jeux olympiques ou paralympiques, ou au quotidien dans les grandes gares nationales.

Troisième étage : c'est l'état de nécessité, déjà prévu dans le code de procédure pénale, mais adapté au cadre spécifique des emprises de transport, pour couvrir les interventions spontanées et momentanées sur la voie publique en cas d'urgence. En cas d'urgence grave devant le parvis d'une gare, il est préférable que les agents – armés, assermentés et encadrés – puissent intervenir immédiatement au lieu d'appeler la police.

M. Éric Pauget (LR). Pour souligner à quel point cet article 2 est primordial, je voudrais rappeler les faits dramatiques qui se sont produits sur le parvis de la gare Saint-Charles ou dernièrement à la gare de Lyon. Cette réponse était attendue par toute la chaîne de sécurité. Alors que l'on parle beaucoup de continuum de sécurité, nous aurons à débattre de l'intervention de la police municipale sous convention dans ces emprises de transport, lorsque nous examinerons les articles du chapitre II. Nous devons réfléchir en termes d'efficience des moyens publics. Pour ma part, je suis très favorable à ces amendements qui assurent un cadre juridique solide aux interventions des agents de sécurité hors de leurs zones habituelles. Quitte à me répéter, je rappelle que l'attentat qui s'est déroulé à la gare Saint-Charles, dans ma région, a traumatisé beaucoup de voyageurs. Nous savons très bien que les agents de sécurité présents n'avaient pas le droit d'intervenir. Alors, nous devons en effet apporter une réponse juridique solide pour améliorer l'efficience du continuum de sécurité

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Nous voterons évidemment contre ces amendements puisque nous voulions supprimer l'article. Monsieur le rapporteur, quelle formation supplémentaire prévoyez-vous pour ces agents du GPSR et de la Suge qui vont intervenir dans un environnement qui n'est pas le leur au quotidien ? En réalité, votre volonté est de faire en sorte que tout le monde puisse intervenir partout, comme le montrent les amendements à venir sur la police municipale. Les policiers municipaux pourront ainsi intervenir dans les emprises ferroviaires, y compris dans les trains, les bus et les RER. Même si cela vous étonne, nous demandons toujours plus de policiers et de gendarmes, mais nous n'avons pas la même conception de la police que vous : nous demandons une police de proximité, agissant au plus près des citoyens, pas une police constituée de la CRS 8, de brigades de répression de l'action violente motocyclistes (Brav-M), de brigades anticriminalité (BAC).

M. Thomas Rudigoz (RE). À l'instar d'Éric Pauget, je pense que cet article 2 est très important, mais je comprends la préoccupation de Roger Vicot de ne pas mélanger les prérogatives et missions des uns et des autres. Il était nécessaire de redéfinir précisément le cadre des interventions, comme proposé dans ces amendements. Le drame qui s'est déroulé cette semaine dans l'Eure vient nous rappeler que nos forces de l'ordre et nos concitoyens sont confrontés à une montée en puissance de diverses formes de violence – terrorisme, banditisme, trafics variés.

Nos concitoyens demandent de l'efficacité ; nos forces de l'ordre ont besoin de ce continuum de sécurité. Nous répondons à leur attente en accordant aux agents de sécurité cette permission très relative d'intervenir à la sortie des gares routières ou ferroviaires en cas d'extrême urgence. À M. Portes, je signale que la police municipale de Lyon peut déjà intervenir dans les gares routières et ferroviaires de notre ville, fort heureusement.

Mme Cécile Untermaier (SOC). En accord avec Roger Vicot, notre responsable sur ces sujets, nous voterons pour ces amendements. Nous avons bien conscience des difficultés particulières rencontrées aux alentours des gares, ainsi que de la nécessité de faire exister ce continuum de sécurité. L'arrêté préfectoral manifeste une volonté de clarification à laquelle nous sommes sensibles. Mais si l'idée de permettre qu'une poursuite puisse aller à son terme paraît relever du bon sens, n'oublions pas les difficultés juridiques que posent les mesures sur le refus d'obtempérer.

Sans déflorer les conclusions de la mission d'évaluation confiée à Roger Vicot et Thomas Rudigoz sur l'usage des armes par les forces de l'ordre, je voudrais insister sur l'importance d'une formation dédiée au passage entre un espace professionnel et un espace public. Roger Vicot a l'intention de déposer un amendement en ce sens. Il faut reconnaître que la formation a été défailante dans certaines corporations.

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). J'entends les arguments en faveur de la nécessité d'intervenir, dans des cas exceptionnels, aux abords des gares, par exemple pour terminer une poursuite, mais je m'interroge sur la définition de cette proximité. En effet, les abords de la gare de Strasbourg ne sont pas les mêmes que ceux de la gare de l'Est, à l'autre bout de la ligne, laquelle se trouve dans une proximité quasi immédiate de la gare du Nord, ces deux gares parisiennes côtoyant l'une et l'autre d'importants hubs de transport donnant accès au RER ou au métro. Cette notion de proximité est concevable appliquée à mon territoire mais, appliquée à l'Île-de-France, et *a fortiori* à Paris, elle permettrait aux agents d'intervenir partout et n'importe quand, et cela doit nous alerter.

Votre formulation, qui donne à la mesure un caractère exceptionnel, est bien moins mauvaise que celle du Sénat, mais nous n'avons pas encore de définition opérationnelle de la proximité. Je suis donc tentée de vous renvoyer l'avis souvent exprimé par les rapporteurs : peut-être pourrions-nous convenir d'un retrait de cette formulation et en proposer une nouvelle pour l'examen du texte en séance publique.

M. Clément Beaune, rapporteur. Les notions de circonstances exceptionnelles et d'abords immédiats existent dans notre droit – cette dernière, par exemple, dans le code de la sécurité intérieure et dans le code pénal. Ce sont, ensuite, la pratique et le contrôle du juge qui forgent progressivement le cadre précis, le législateur ne pouvant pas tout anticiper ni tout régler – ce qui ne serait d'ailleurs pas souhaitable. Ces définitions relèvent donc nécessairement un peu de l'appréciation.

Je me suis efforcé, dans cet amendement, de distinguer les cas – schématiquement, l'urgence, qui s'impose lorsqu'une menace se présente aux abords mêmes de l'emprise, et la continuité, dont relève la poursuite. Sans doute serait-il possible de trouver un cadre juridique existant pour l'urgence, mais mieux vaut préciser et encadrer le dispositif, et ne pas mêler les notions de poursuite et d'urgence.

S'il n'y a pas de matérialité de l'acte incriminé, l'intervention sera sanctionnée très strictement par le juge et il est assez facile de vérifier, caméra à l'appui, si une infraction a commencé dans une gare ou non. Je pensais, moi aussi, que la notion d'abords immédiats devait être traitée, et je remercie Mme Untermaier et M. Vicot pour leur approche constructive. Comme le disait en outre M. Rudigoz, cette complémentarité géographique de l'intervention est nécessaire dans les grandes villes, même si ce n'est pas exclusivement là que le besoin s'en fait sentir. C'est vrai à la gare de Strasbourg comme à la gare de l'Est ou dans les gares de Lyon et de Lille, ainsi que sur le parvis de la gare Saint-Charles.

C'est précisément pour nous adapter aux situations locales que je propose que le périmètre géographique de l'intervention systématique soit déterminé par le préfet, ce qui assurera en outre l'articulation de ces actions avec celles des forces de sécurité intérieure, qui sont par définition placés sous l'autorité du préfet, et de prendre en compte la diversité des situations locales. De fait, M. Pauget a raison de souligner que l'insertion urbaine du parvis de

la gare Saint-Charles est assez différente de celle de la gare de Strasbourg, laquelle n'est pas non plus la gare de l'Est ni celle de la Part-Dieu.

Le préfet pourra ainsi – et c'est là le deuxième étage de la fusée – définir un périmètre qui clarifiera le cadre d'intervention aux abords immédiats. C'est précisément le sens de l'alinéa 2, qui prévoit qu'à titre exceptionnel, les agents de sécurité peuvent être autorisés par le représentant de l'État dans le département à exercer cette mission sur la voie publique, aux abords immédiats des emprises.

Nous avons donc distingué la poursuite, l'urgence et le cadre normal défini strictement par le préfet et adapté aux circonstances locales.

La commission adopte les amendements.

Amendement CL127 de M. David Valence

M. David Valence (RE). Il vise à appeler l'attention du rapporteur et de la commission sur le caractère très restrictif de la notion d'abords immédiats et sur l'acception extensive qui pourrait lui être donnée dans le cadre de procès ou de procédures juridiques qui seraient intentés à des agents de la sécurité ferroviaire ou du GPSR

M. Clément Beaune, rapporteur. Je note l'appel ou l'interpellation. Le terme d'« immédiats » n'est pas parfait, mais sa suppression créerait davantage d'imprécision, et donc une plus grande insécurité pour tous. La notion d'abords immédiats est néanmoins présente dans d'autres dispositions de notre droit et permet d'apporter une garantie. J'espère vous avoir répondu avec la construction de l'amendement précédent, et peut-être pourrions-nous clarifier encore la rédaction quant aux compétences du représentant de l'État dans le département. L'idée de cet alinéa 2 est toutefois que le préfet définisse le périmètre d'intervention complémentaire, adapté aux circonstances et à la géographie locale.

L'amendement est retiré.

Amendement CL187 de M. Clément Beaune.

M. Clément Beaune, rapporteur. Il vise également à apporter une clarification. En effet, dans les trois étages que j'ai présentés figurent une circonstance d'urgence, la circonstance normale définie par le préfet et la poursuite, qu'on ne peut pas conditionner à un événement inopiné ou urgent – la poursuite, c'est la poursuite ! En cas d'infraction relevant de la compétence de la sûreté ferroviaire commise en gare, et uniquement dans ce cadre, une poursuite est possible à l'extérieur.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CL122 de M. Philippe Pradal et CL153 de M. Guillaume Gouffier Valente

M. Philippe Pradal (HOR). Il s'agit de permettre aux agents du GPSR d'intervenir pour constater des infractions de vente à la sauvette aux abords immédiats des infrastructures de transport. Paradoxalement, en effet, ils peuvent verbaliser une vente à la sauvette sur le quai – ce qui est très rare –, mais ne peuvent pas le faire, par exemple, sur le parvis des gares, alors que cette infraction y est fréquente et cause de vrais troubles, voire de vrais dommages. L'amendement vise donc à prévoir l'extension de leurs possibilités d'action sur les abords

immédiats, avec les mêmes règles et définitions que celles qui ont été précisées par le rapporteur.

M. Guillaume Gouffier Valente (RE). L'amendement CL153, travaillé avec les équipes de la RATP à la suite des multiples échanges que nous avons eus ces dernières semaines, porte sur un important sujet du quotidien : la lutte contre la vente à la sauvette. J'ignore si nous pourrions aboutir à un cadre juridique précis, mais la question mérite au moins d'être posée dans le débat, afin de recevoir des éléments de réponse.

M. Clément Beaune, rapporteur. C'est là une question concrète, comme on le voit en Île-de-France et au-delà. Outre le cas de la vente à la sauvette, il s'agit de savoir quelles infractions prendre en compte et quelles compétences donner aux agents lorsqu'on élargit leur périmètre d'action aux abords immédiats.

Je demande donc le retrait de ces amendements, afin qu'ils puissent être retravaillés en vue de l'examen du texte en séance publique. En effet, on ne saurait limiter à la seule vente à la sauvette la compétence complémentaire attribuée sur un périmètre élargi, car d'autres infractions peuvent aussi être constatées dans l'abord immédiat ainsi encadré, par exemple des agressions à caractère sexuel ou d'autres plus graves encore. Je regrette, d'ailleurs, de ne pas avoir complété mon amendement initial sur ce point, car cela aurait été utile.

Les amendements sont retirés.

Amendement CL167 de Mme Sabrina Sebaihi

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Nous en revenons à la définition des abords immédiats et du périmètre géographique dans lequel s'applique la mesure. De fait, s'il y a bien là une définition juridique classique, elle ne correspond pas partout à la même réalité – l'abord immédiat de la gare de Strasbourg est facile à appréhender, tandis que celui de la gare de l'Est a des ramifications qui correspondent à toute l'Île-de-France. Cet amendement de Mme Sehaihi tend à fixer cette définition par décret et s'apparente en cela un peu à votre proposition, monsieur le rapporteur, mais cette dernière n'était pas écrite dans votre amendement, qui renvoie au préfet l'autorisation de l'intervention sans renvoyer à aucune autorité la définition de l'espace géographique visé.

Nous sommes intervenus à de nombreuses reprises pour vous rappeler qu'il fallait savoir qui intervenait, et où, car la population doit pouvoir comprendre la légitimité des agents et savoir où elle s'exerce. En démultipliant les missions, on dévalorise aussi le travail accompli et on met en danger ce que vous appelez le continuum de sécurité – qui risque, à trop vouloir en faire et le mieux étant l'ennemi du bien, de devenir plutôt un continuum d'insécurité.

M. Clément Beaune, rapporteur. Avis défavorable. La question du périmètre est en effet importante, mais je ne pense pas que la notion serait mieux définie par un décret. « Qu'est-ce qu'un abord ? » est une question philosophique qui pourrait nous occuper de longues heures sans que nous puissions lui apporter de réponse définitive. La meilleure réponse consiste à ce que ce périmètre soit défini par l'autorité préfectorale, en fonction des circonstances constatées dans son département.

Nous pourrions sans doute gagner en précision, dans le dispositif que j'ai proposé, pour ce qui concerne l'intervention du préfet, mais il me semble que c'est le meilleur niveau

d'intervention. Mieux vaut en effet, pour définir le périmètre concerné, faire confiance aux préfets, qui sont des autorités légitimes et encadrées plutôt qu'à un pouvoir réglementaire qui décréterait depuis Paris de combien de mètres carrés autour de la gare, partout en France, sera constitué ce périmètre, alors que les caractéristiques en termes de menace ou de fréquentation sont très différentes selon que l'on se trouve à la gare du Nord ou à celle d'Arles.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 2 modifié.

Après l'article 2

Amendements CL109 de M. Thomas Portes et CL157 de Mme Aude Luquet (discussion commune)

M. Jean-François Coulomme (LFI-NUPES). Certains députés s'auto-promouvent défenseurs des forces publiques, des agents et fonctionnaires de sécurité que sont les policiers et les gendarmes mais, en réalité, les dispositions que prévoit cette loi sont plutôt de nature à mettre en danger les personnels qui seraient dotés d'armes de service alors que ce n'est pas leur vocation. Nous sommes, quant à nous, d'avis qu'il faut en restreindre le port aux fonctionnaires de police et de gendarmerie.

Je rappelle les deux derniers drames qui se sont produits dans notre pays : l'attaque d'agents pénitentiaires, qui n'ont pas pu faire usage de leurs armes face à des délinquants surarmés et déterminés, et celle qui a eu lieu dans un commissariat, où une personne interpellée s'est saisie d'une arme de service. Je rappelle également que les policiers et les gendarmes se plaignent que leur formation au tir soit trop courte pour leur garantir le niveau de fiabilité qu'imposent leurs missions et leurs fonctions.

Cette course en avant ne peut que créer des drames dans les lieux publics où des agents insuffisamment formés pourraient faire usage de leurs armes au milieu du public : c'est le far west, où des fusillades peuvent intervenir à partir de malentendus ou de réactions qui n'ont pu être maîtrisées en amont.

En dehors des cas de manifestations de forcenés sur la voie publique ou de prises d'otages, les agents de la RATP ou de la SNCF ne doivent pas être dotés d'armes. Qui plus est, vous auriez pu imaginer un dispositif dans lequel ces agents, s'ils étaient confrontés à de tels risques, pourraient faire appel directement ou aux forces de police et de gendarmerie, ou au GIGN – Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale.

Mme Aude Luquet (Dem). Je suis d'un avis contraire à celui de M. Coulomme. Aujourd'hui, les agents les agents de la Suge ou du GPSR sont généralement armés et l'usage des armes ne leur est autorisé qu'en cas de légitime défense simple, c'est-à-dire si leur intégrité physique est visée. Vous avez une vision tronquée des personnels et des agents de ces services, qui ont suivi une formation exigeante et sont soumis à une formation continue : il ne faut pas dire qu'ils ne sont pas capables d'assumer leurs fonctions de sécurité et de sûreté dans les transports.

Mon amendement CL157 vise donc à permettre à ces agents de bénéficier de la légitime défense élargie et d'intervenir en cas de périple meurtrier, comme les agents de la

police nationale, ceux des polices municipales et les gendarmes. Si une attaque terroriste avait lieu dans les transports, il serait regrettable de constater que les agents n'ont pas pu agir alors même que la menace était identifiée. Sans cet élargissement de légitime défense, en effet, ils ne pourraient pas répliquer sans mettre en jeu leur responsabilité, car les règles strictes de la simple légitime défense ne seraient pas respectées. Vous dites qu'ils se mettraient en danger, mais ils le sont, en réalité, déjà, faute de pouvoir bénéficier de la légitime défense élargie.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je ne suis pas favorable à ce qu'on désarme les agents de la sûreté ferroviaire ou de la sûreté des transports, qui ont aujourd'hui le droit d'être armés, très strictement encadré et assorti d'obligations de formation – il ne s'agit pas de cowboys et la question n'est pas prise à la légère. Depuis 1914 et 1945, dates de création des deux services de sûreté que nous évoquons – la Suge et le GPSR – on n'observe pas de dérapages, et on a plutôt constaté des situations inverses, où leur capacité d'intervention était limitée. Comme j'ai pu le voir sur place à l'université de formation, y compris dans la formation au tir, les cadres de formation sont très stricts, et parfois plus stricts encore que pour les forces de sécurité intérieure. À cela s'ajoutent des obligations de formation continue deux fois par an et des autorisations préfectorales de port d'armes, renouvelées régulièrement – tous les cinq ans. Le dispositif est donc très cadré et je ne veux pas laisser penser qu'il y aurait dans les transports des gens qui se baladent avec des armes sans formation ni cadre juridique.

Quant à savoir s'il faut aller plus loin que le cadre actuel, c'est là une question qu'il ne faut aborder que d'une main tremblante. Madame Luquet, au-delà du cas de légitime défense déjà reconnu, qui s'applique aux agents de sûreté des transports comme aux policiers municipaux et aux forces de l'ordre, et qui correspond au 1° de l'article que vous avez cité, il existe quatre autres cas d'usage des armes, qui ne relèvent aujourd'hui que des forces de sécurité intérieure et que je ne suis pas favorable à voir ouvrir aux agents de sûreté ferroviaire, car ces derniers n'ont pas le même statut, malgré les cadres et la formation que j'ai rappelés.

Je suis toutefois favorable à ce qu'on ajoute aux compétences de ces agents la possibilité d'intervenir en cas de péripère meurtrier, ce qui est d'ailleurs cohérent avec la lutte contre la menace terroriste que nous venons explicitement d'ajouter à leur mission. C'est en effet le grand problème qui peut survenir dans les lieux ouverts, notamment dans les gares. Un péripère meurtrier, distinct des autres cas de légitime défense, est une situation dans laquelle une personne ayant fait usage d'une arme, par exemple dans une gare, peut réitérer son acte un peu plus loin, dans la même gare ou dans une gare voisine – ce qui n'est pas seulement un cas d'école. Devant une telle situation, les agents ne peuvent pas faire usage de leur arme en première intention. Il conviendrait donc d'ajouter cette protection supplémentaire. Peut-être faudra-t-il revoir sur quelques points l'écriture de l'amendement d'ici à l'examen du texte en séance publique mais, sur le principe, je suis ouvert à cette possibilité strictement encadrée.

Mme Pascale Martin (LFI-NUPES). J'ai une proposition extraordinaire à faire : recrutons des policiers, et si possible dans un cadre d'emploi qui relève plutôt de la police de proximité que de la police d'intervention dont vous êtes si friands. On sortirait ainsi de la logique dans laquelle, en dotant les agents d'une arme, comme la loi le prévoit déjà, vous augmentez leurs compétences et leur mise en danger, ce qui vous conduit, en contrepartie, à généraliser la dotation en armes de poing. De surcroît, ces polices agissant plutôt en proximité, il faut songer à la nature des relations avec les usagers qu'induit la possession

d'une arme de poing. Peut-être est-ce, enfin, parce que la dotation en armes de poing n'est pas la revendication principale des syndicats des services de sécurité de la RATP que vous ne les avez pas consultés, alors que vous les faites intervenir dans l'espace public et pour de nouveaux délits, et leur donnez de nouvelles compétences en matière d'intervention et de gestes qu'ils peuvent pratiquer.

Mme Elsa Faucillon (GDR-NUPES). Voter cet amendement serait franchir un pas très grave. Je m'étonne, monsieur le rapporteur, de cet élargissement du principe de légitime défense qui s'applique à tout citoyen. Surtout, lorsque vous nous expliquez que les agents de sûreté seraient les seuls à pouvoir intervenir en cas de périphe meurtrier, il y a de quoi s'inquiéter quant aux moyens donnés aux forces de police en la matière : les agents de la sûreté ferroviaire sauraient qu'une personne ayant déjà fait usage de son arme dans une gare recommence à le faire dans une autre gare, et la police ne serait pas encore arrivée ? Cet exemple ne tient pas la route – ou alors il faut être très inquiets à la veille des Jeux olympiques !

Enfin, il faut, avant d'apporter des dérogations, des élargissements et de nouveaux principes, tenir compte des résultats de ce qui a été fait en ce sens – je pense en particulier aux dispositions prises par le législateur en matière de refus d'obtempérer, qui se traduisent par des morts supplémentaires. Ne jouons pas à cela, car les conséquences sont dramatiques, en particulier pour les jeunes des quartiers populaires.

M. Guillaume Gouffier Valente (RE). Nous voterons contre l'amendement de M. Portes et pour celui de Mme Luquet.

Monsieur Coulomme, le far west, c'est lorsqu'il n'y a pas de règles, or c'est ici tout le contraire : nous fixons des règles, un cadre, qui permettent d'assurer la sécurité de nos concitoyens et de nos agents de sûreté, compte tenu de la réalité à laquelle sont confrontés ces derniers. Le nombre d'actes de violence se stabilise, mais on observe sur le terrain des faits de plus en plus graves, qui nous questionnent quant aux moyens dont nous devons disposer pour y répondre.

M. Philippe Latombe (Dem). Je soutiens l'amendement du groupe Démocrate, cohérent avec l'article 1^{er} et l'amendement adopté à cet article, qui ne se résume pas à des mots, malgré ce qu'ont pu dire certains. Nous avons en effet affirmé que ces agents participaient à la lutte contre le terrorisme. Il est donc pleinement cohérent de dire ici qu'ils doivent pouvoir intervenir en cas de périphe meurtrier, et uniquement dans ce cas, comme vous l'avez bien dit. L'amendement vise en effet seulement le 5^o de l'article du code de la sécurité intérieure, relatif aux périphe meurtriers. On ne saurait envisager un périphe meurtrier qui aurait commencé à l'extérieur d'une gare et dont l'auteur se rendrait armé dans la gare pour faire un carnage dans la foule sans que les agents de la sûreté puissent intervenir pour le neutraliser. Il faut être cohérent jusqu'au bout. Avis défavorable, donc, à l'amendement de M. Portes et favorable à celui du groupe Démocrate.

M. Clément Beaune, rapporteur. Ce sujet mérite mieux que des caricatures, et la mesure proposée répond à une demande largement relayée.

Madame Martin, je ne vois pas pourquoi cela vous fait sourire ! Le périphe meurtrier s'est produit dans notre pays, dans ma circonscription même, et ce n'est pas quelque chose que nous venons d'inventer. Des gens qui se promènent en différents lieux avec une

kalachnikov, cela existe et ce n'est pas dramatiser que de dire la réalité que vous voulez nier. Vous dites, un peu légèrement, qu'il serait grave que la police ne soit pas là, mais ce n'est pas un cas théorique : quelqu'un qui tire sur une personne dans une gare avec une arme à feu ne fera certainement pas dix kilomètres pour se rendre dans une autre gare sans que la police ait été appelée, mais il peut aussi se rendre sur une autre voie, à dix mètres de là, auquel cas, aujourd'hui, à l'arme baissée, les forces de sûreté ne peuvent pas invoquer la légitime défense.

Madame Faucillon, vous avez rappelé que tout citoyen a droit à la légitime défense, mais c'est précisément parce que nos forces de l'ordre et nos forces de sûreté portent des armes qu'elles font l'objet d'un encadrement particulier. C'est l'exact contraire du far west, et c'est heureux. Les cinq cas que j'ai cités n'ont d'ailleurs pas été prévus par cette majorité, mais par une loi de 2016 votée à la suite d'un périple meurtrier : les attentats du Bataclan. On ne peut donc pas exclure qu'un périple meurtrier ait lieu aussi dans une gare. C'est malheureusement la réalité.

Un périple meurtrier, c'est une situation dans laquelle une personne qui a tiré à un endroit tire dans un autre endroit quelques secondes plus tard. Allez expliquer aux agents de sûreté interne que, lorsque quelqu'un a tué une personne sur un quai de gare, ils doivent appeler la police et demander à la personne armée d'une kalachnikov en gare du Nord de bien vouloir attendre son arrivée !

Je suis favorable au maintien de ce port d'arme et à son encadrement très strict. La proposition de Mme Luquet, que je soutiens, est d'ajouter le cas spécifique du périple meurtrier aux cas d'utilisation des armes par les agents de sûreté ferroviaire. C'est un cas très strict et très précis et, contrairement à ce que dit Mme Martin, il ne s'agit pas de transformer les agents de la sûreté ferroviaire en policiers ou en gendarmes, car ces derniers sont chargés des cinq interventions, ce qui est normal puisqu'ils n'ont pas la même formation ni la même compétence. En revanche, les forces de sûreté des transports et de sûreté ferroviaires ne sont ni des mercenaires, ni des cowboys, ni des agents de sécurité privés.

Je veux bien que nous auditionnions informellement les syndicats de la Suge et du GPSR. Que ce soit en tant que ministre des transports ou en tant que rapporteur, on ne peut pas me reprocher de ne pas avoir beaucoup consulté, et je regrette que vous n'ayez participé à aucune des auditions organisées, y compris avec les représentants des élus des collectivités locales qui gèrent les transports. Cela aurait pu être utile pour éclairer votre lanterne.

Successivement, la commission rejette l'amendement CL109 et adopte l'amendement CL157.

Article 3 (art. L. 2241-6 du code des transports) : *Faculté d'interdire l'accès aux emprises des espaces, gares ou stations pour les agents compétents en matière de police du transport*

Amendements de suppression CL49 de M. Roger Vicot, CL70 de Mme Elsa Faucillon et CL84 de M. Thomas Portes

M. Roger Vicot (SOC). Mon amendement vise à supprimer cet article qui prévoit la création d'une nouvelle interdiction d'entrée en gare, laquelle interdiction pourrait s'appliquer à toute personne troublant l'ordre public au seuil des emprises des gares et stations. Si les critères de cette interdiction sont fixés par la voie la loi, la libre appréciation par les agents soulève néanmoins des difficultés, car elle laisse à la subjectivité un champ relativement large.

Mme Elsa Faucillon (GDR-NUPES). Les agents de sûreté disposent déjà de possibilités d'interdiction d'entrée et la définition très large de cet article est disproportionnée, et donc attentatoire aux libertés publiques. Il y a une certaine logique à permettre des interdictions par suspicion visant des comportements susceptibles de compromettre la sécurité des personnes, mais je souhaiterais des explications de la part du rapporteur quant au motif lié à la régularité de la circulation : pourrait-il s'appliquer, par exemple, lorsque, comme c'est déjà arrivé, des personnes manifestant dans le cadre d'un mouvement de grève souhaitent faire en sorte que des trains, des métros ou des bus ne circulent pas ? Comment, en outre, les agents appliqueront-ils cette interdiction ? Certaines personnes seront-elles prévenues à l'entrée au moyen de fichiers biométriques ou est-ce lorsque l'on constatera, à l'occasion d'un contrôle, qu'une personne fait l'objet d'une sanction que l'on pourra la faire sortir de la gare ?

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). L'interdiction d'accéder aux emprises concerne-t-elle les mobilisations et s'agit-il d'interdire à des manifestants de se rendre dans des gares ? Y a-t-il derrière cette mesure une volonté cachée – qui, pour nous, est évidente – de réprimer les mobilisations sociales ?

Par ailleurs, comment déterminera-t-on qu'une personne affecte la régularité de la circulation ? Le champ de cette mesure est très large et très imprécis, permettant de faire à peu près ce qu'on veut pour interdire l'accès aux emprises ferroviaires.

Enfin, il sera certes possible de refuser la palpation, mais cela reviendra à se voir interdire l'entrée dans l'emprise ferroviaire, ce qui est attentatoire à nos libertés individuelles. Il existe déjà des dispositifs permettant d'empêcher des gens de monter dans des trains ou des moyens de transport.

M. Clément Beaune, rapporteur. Avis défavorable. Les notions de régularité de circulation et de sécurité des personnes sont déjà présentes dans le droit. La seule nouveauté qu'introduit cet article est de permettre, non pas pour les mêmes motifs, qu'il n'est pas question d'élargir, de refuser à une personne d'entrer, au lieu de l'évincer de la gare – ce qui est aujourd'hui la seule action possible. Il s'agit donc d'une mise en cohérence, au niveau de la gare, avec la possibilité déjà existante, comme vous l'avez rappelé, d'interdire l'accès à un train. Ainsi, lors de la dernière attaque qui a eu lieu à la gare du Nord, la personne arrivant avec l'objet menaçant a été identifiée quelques mètres avant son entrée dans la gare. Conformément au cadre législatif, que les agents respectent strictement, parfois à leur détriment, ceux-ci l'ont laissée entrer dans la gare et c'est ensuite seulement qu'un agent de sécurité est intervenu pour essayer de l'y retenir. Or, comme vous l'avez constaté vous-même durant les auditions, monsieur Portes, tous les opérateurs disent que, pour une même menace, il est plus facile d'interdire l'accès à une gare que d'évincer une personne qui y est entrée.

J'imagine que vous êtes déjà fait votre opinion, mais il ne s'agit en aucun cas d'une volonté cachée et cryptofasciste d'interdire les mobilisations sociales. Les termes sont les

mêmes que ceux du dispositif actuel, à cela près qu'au lieu qu'il y ait entrée, puis éviction, on permet aux agents de ne pas laisser entrer la personne dans la gare, dans des cas très ciblés et identiques à ceux qui sont actuellement prévus. Dans un esprit de pragmatisme, il s'agit en quelque sorte d'une mesure symétrique à celle que nous avons adoptée à l'article 2 pour permettre, dans des cas encadrés, l'intervention dans les abords.

Mme Elsa Faucillon (GDR-NUPES). Monsieur le rapporteur, lorsqu'en écrivant la loi on touche aux libertés individuelles, nous sommes, et tout particulièrement dans cette commission des lois, très vigilants face aux dérives que peuvent créer les usages. C'est le cas pour toutes les exceptions donnant des prérogatives nouvelles à des gens parfois moins bien formés que les forces de l'ordre et qui n'ont pas la même mission. L'outrance dans les accusations est inutile, car je fais la différence, par exemple, entre le libéralisme et le fascisme, mais il faut être très prudent lorsqu'on touche au cadre de la loi, or vous le faites avec trop de légèreté.

M. Clément Beaune, rapporteur. Il est proposé de retenir une disposition qui a fait l'objet de discussions et d'un travail précis de la part de la commission des lois du Sénat, qui a eu le même débat. Il n'y a pas d'extension des modalités de l'intervention, mais de son périmètre et de sa nature. Vous nous demandez de la précision, mais c'est une exigence que nous devons tous nous appliquer.

La commission rejette les amendements

Amendements CL188 de M. Clément Beaune et CL26 de Mme Sandra Regol (discussion commune)

M. Clément Beaune, rapporteur. Par symétrie avec les dispositions existantes et par souci de justice, il s'agit de ne pas appliquer l'interdiction d'accès par défaut de précision aux personnes qui cherchent à se mettre à l'abri, comme les personnes sans domicile fixe. Il importe d'ajouter cette protection supplémentaire, qui ne figure pas dans le texte issu du Sénat et qui satisfera l'amendement CL126 de Mme Regol.

Mme Caroline Abadie, présidente. Madame Regol, peut-être pouvez-vous présenter aussi l'amendement CL25.

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Je n'avais pas vu que la protection des personnes sans domicile fixe était rétablie. C'est une mesure sur laquelle nous nous retrouvons.

L'amendement CL25, en revanche, n'est pas pris en compte par votre réécriture. Comme le rappelait tout à l'heure Thomas Portes, vous nous avez abondamment expliqué que, dans l'article 1^{er}, tout reposait sur le consentement, et j'attendais impatientement l'article 3, qui contredit la notion de consentement que nous nous efforçons de définir dans un travail transpartisan et qui suppose qu'un refus soit possible. Le fait de se voir interdire l'accès aux transports si l'on refuse le contrôle supprime la notion de consentement : il s'agit d'une obligation à consentir. Votre réécriture aborde un des aspects du problème, plus facile, sans s'attaquer aux autres.

M. Clément Beaune, rapporteur. L'amendement CL26 proposant une disposition identique à celle qui figure dans mon amendement, plus large, je souscris à son principe. Je

suis défavorable, en revanche, à l'amendement CL25 car, comme je l'ai dit, il s'agit de reprendre les cas d'éviction en les appliquant à l'interdiction d'entrer.

Pour des raisons de justice sociale, je souhaitais que les personnes sans domicile fixe ne soient pas davantage concernées par cette nouvelle modalité que dans le dispositif actuel. Quant au motif lié à la régularité des circulations, il ne concerne pas les mouvements sociaux, mais les perturbations volontaires menaçant les transports. Il s'agit donc du cadre actuel, à cette différence qu'au lieu de recourir à l'éviction des personnes, on leur interdit l'accès, ce qui est plus protecteur. Pour le reste, je conserve le cadre existant. C'est ce qui me fait rendre un avis défavorable à l'amendement CL26.

Pour ce qui est du consentement, il faut être clairs. Il ne s'agit pas ici de situations où une personne demanderait gentiment à l'agent de la sécurité ferroviaire ou du GPSR de la laisser monter à bord. Il existe déjà des cas de refus d'accès au transport, par exemple lorsque l'on se présente avec un titre de transport périmé ou sans titre de transport : dans ces cas, on n'entre pas et, si on veut forcer le passage, on est poussé hors de la gare. Il n'y a pas là de consentement et je ne propose pas de remettre en cause cette disposition. La palpation est un cas particulier dans lequel la nécessité du consentement sera maintenue, car cette mesure représente une atteinte particulière à la personne et il est donc normal que le législateur prévoie la possibilité d'un refus – auquel cas on peut se voir signifier un refus d'accès au train ou à la gare. Ce n'est pas nouveau. Ce qui a changé, c'est que les palpations ne font pas toujours l'objet d'autorisations préfectorales systématiques, mais le texte ne touche pas au consentement par rapport au cadre juridique actuel.

*La commission **adopte** l'amendement CL188.*

*En conséquence, les amendements CL26 et CL25 **tombent**.*

*La commission **adopte** l'article 3 **modifié**.*

Article 4 (art. L. 1632-3 du code des transports) : *Conditions de recours aux équipes cynotechniques*

Amendement de suppression CL189 de M. Clément Beaune

M. Clément Beaune, rapporteur. Je ne m'étendrai pas sur cet article qui concerne nos amis les chiens, même s'ils sont importants pour assurer la protection de nos concitoyens. Les opérateurs de transport s'inquiétaient du durcissement de l'examen de certification des équipes cynotechniques, qui risquait d'empêcher certaines d'entre elles d'exercer légalement leur mission. Ce problème, qui ne relevait pas nécessairement du domaine législatif, a été résolu par la voie réglementaire. L'article 4 n'ayant ainsi plus d'objet, je propose de le supprimer.

M. Philippe Latombe (Dem). Je rejoins l'avis du rapporteur, mais gardons à l'esprit qu'il faudra harmoniser les instructions applicables à ces équipes selon qu'elles exercent dans les aéroports ou dans les gares : les disparités actuelles ne permettent pas aux chiens intervenant dans les aéroports de le faire dans les gares et inversement. À l'heure où l'on s'efforce d'encourager l'intermodalité, cette situation, source d'importantes pertes de temps, n'est pas sans poser problème, notamment dans les aéroports parisiens.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 4 est supprimé.

Article 5 (art. L. 2251-1-1 du code des transports) : *Extension des compétences de la Suge à tous les transports routiers de substitution*

Amendement de suppression CL85 de Mme Farida Amrani, amendement CL212 de M. Clément Beaune

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). La logique ayant présidé à la rédaction de l'article 5 nous interpelle autant que pour les précédents, d'autant qu'aucune étude d'impact n'a été réalisée et qu'il nous est donc demandé de légiférer en aveugle – ce qui, en matière de sûreté, paraît particulièrement dangereux. Après les palpations et les interventions aux abords des gares – une notion toujours pas définie –, il s'agit cette fois de permettre aux agents de sûreté ferroviaire d'exercer leurs missions non plus seulement dans les trains, mais aussi dans les cars, où les modalités d'intervention ne sont pourtant pas les mêmes. Nous nous y opposons, car nous estimons qu'il faut être d'une précision absolue quant aux modalités d'intervention, au cadre d'emploi et aux aires d'intervention de ces agents.

On sent bien la pression à laquelle vous êtes soumis dans la perspective de la tenue des Jeux olympiques et la difficulté dans laquelle vous vous trouvez faute d'avoir déployé les moyens humains nécessaires pour protéger le public contre l'éventualité d'un attentat terroriste, mais que voulez-vous ? À défaut de refuser d'organiser cet événement, il fallait vous donner les moyens humains de faire les choses correctement, en particulier en matière de renseignement. Aucune mesure coercitive de dernière minute ne permettra de compenser votre incapacité à faire le boulot en amont.

M. Clément Beaune, rapporteur. C'est vous qui insistez sur les Jeux olympiques et paralympiques : le texte ne s'y limite nullement et ne disparaîtra pas à l'issue des Jeux – ce qui ne sera d'ailleurs pas forcément pour vous rassurer.

Je suis défavorable à la suppression de l'article 5 mais favorable à une définition plus précise de l'objet visé, c'est-à-dire les seuls transports de substitution. Par exemple, lorsque la ligne C du RER est en travaux – ce qui est le cas chaque été depuis environ vingt-cinq ans – et que le train est remplacé par un bus dit Castor qui effectue rigoureusement le même trajet, le fait de permettre à l'agent habilité à sécuriser le RER de faire la même chose à bord du bus ne me paraît pas constituer une remise en cause profonde des libertés publiques. La rédaction proposée dans l'amendement CL212 vise à resserrer le dispositif sur ce seul cas de figure et à préciser qu'il pourra aussi s'appliquer en Île-de-France.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). Qu'entendez-vous par « substitution » ? Au-delà du cas des travaux planifiés que vous avez évoqué, le terme concerne-t-il les cas où un bus est affrété au dernier moment en raison de l'absence d'un conducteur ou d'un manque de matériel, ou encore dans le cadre d'une mobilisation sociale ?

Par ailleurs, les agents de la Suge sont formés pour intervenir dans les trains, ce qui n'est pas la même chose que de le faire dans un bus, vous en conviendrez. Une formation supplémentaire est-elle prévue à leur intention ?

M. Clément Beaune, rapporteur. Les agents formés pour intervenir dans les trains le sont aussi pour intervenir dans les bus et la loi leur permet déjà de le faire. Je propose simplement d'apporter une clarification afin que l'Île-de-France, qui est la première région concernée en volume, soit couverte par le dispositif, et pour préciser que ce dernier concerne uniquement les bus de substitution – un service routier qui remplace temporairement un service ferroviaire – et non les bus de complément que les opérateurs déploient parfois dans les cas que vous avez évoqués.

Successivement, la commission rejette l'amendement CL85 et adopte l'amendement CL212.

Elle adopte l'article 5 modifié.

CHAPITRE II

RENFORCER LE CONTINUUM DE SECURITE POUR UNE MEILLEURE SECURISATION DE NOS TRANSPORTS

Article 6 (art. L. 2241-1-1 et L. 3116-1 du code des transports) : *Accès des agents de police municipale aux espaces de transport et aux trains en circulation sur leur territoire*

Amendements de suppression CL27 de Mme Sandra Regol et CL86 de M. Thomas Portes

Mme Sandra Regol (Écolo-NUPES). Nous proposons de supprimer l'article 6, afin de ne pas brouiller la répartition des compétences entre les différentes forces et personnes chargées d'assurer la sécurité. Si de plus en plus de compétences de la politique nationale sont transférées à divers opérateurs, nous estimons que certaines missions régaliennes devraient rester réservées à ceux qui sont formés pour les assumer. Nous nous interrogeons, par exemple, sur la volonté de confier aux gardes champêtres des missions qui ne sont pas les leurs alors qu'ils ont déjà du mal à mener à bien leurs tâches essentielles, faute de moyens. La police municipale, quant à elle, intervient déjà dans les espaces de transport en vertu de divers accords.

Non seulement cet article ne sert à rien, mais il crée une charge qui empêche le continuum de sécurité – pour reprendre un terme qui vous est cher – de fonctionner, créant plutôt un continuum d'insécurité.

M. Thomas Portes (LFI-NUPES). On demande aux policiers municipaux, aux gardes-champêtres d'intervenir dans les emprises, y compris dans les trains. Des conventions existent déjà entre la RATP et la police municipale parisienne pour permettre des interventions. Je reviens, après y avoir déjà insisté, sur la question de la formation. Il n'y a qu'un jour de formation pour la police municipale, alors que c'était plusieurs semaines auparavant ; et ce ne sont même pas ceux qui interviennent qui sont formés, mais leur supérieur hiérarchique ! Le dispositif causera plus de problèmes qu'il n'en résoudra.

M. Clément Beaune, rapporteur. Je ne suis pas responsable de la formation des policiers municipaux parisiens. Le débat est plus large. En l'état du droit, des conventions locales de sûreté des transports peuvent être signées entre des collectivités territoriales, pour que les polices municipales respectives interviennent chez l'une et chez l'autre. L'article 6 issu du vote du Sénat introduisant une complexité inutile, j'en propose une réécriture visant à

préciser que « les communes associent les opérateurs de transport à la conclusion de cette convention ». On ne crée pas une usine à gaz.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NUPES). Vous savez parfaitement que, depuis un moment, les collectivités subissent une raréfaction majeure de leurs ressources, organisée politiquement. Embaucher des policiers municipaux est déjà difficile. Les élus locaux, qui bien que locaux n'en sont pas moins respectables, souhaitent utiliser leur police municipale selon une logique de tranquillité publique mais aussi de proximité. Est-ce une bonne idée de la mettre dans les trains ? Cela ne va-t-il pas retirer un certain nombre d'agents de la voie publique ? Je ne vois pas ce que votre amendement résout.

On sait parfaitement, en particulier quand on a été élu local, comment ça se passe : « Je veux bien t'apporter des policiers nationaux mais, en contrepartie, tu dois doter tes policiers municipaux de l'arme de poing ou multiplier tes systèmes de vidéosurveillance. » Cette pression sera d'autant plus accentuée. Que les collectivités locales, qui sont soumises à un régime sec, doivent mettre leurs agents de police municipale dans les trains n'est pas acceptable ! J'ai été en charge de ces sujets, en tant que première adjointe de la ville de Grenoble, et vous pouvez en penser ce que vous voulez, mais la pression et le chantage, nous les avons vécus.

M. Philippe Pradal (HOR). Mon intervention vaudra défense de l'amendement CL174. Pour avoir exercé les mêmes responsabilités que Mme Martin, je sais que cette demande de mobilisation est réelle. Aucune obligation n'est faite aux collectivités. Dans un certain nombre de villes importantes, la présence de forces de sécurité visibles aux abords et dans les moyens de transport est essentielle à la tranquillité publique, qui est l'une des compétences dévolues au maire.

L'idée n'est pas de créer une obligation mais de mobiliser cet outil très puissant que sont les conventions locales de sûreté des transports publics, qui réunissent tous les acteurs, y compris la police nationale, le préfet et le procureur de la République, en y associant systématiquement l'opérateur de transport, alors que les formes juridiques actuelles de sa participation sont très diverses – régie publique, délégation de service public. L'opérateur de transport a souvent des moyens complémentaires à mettre en œuvre pour assurer l'efficacité de ce continuum de sécurité, à la fois en matière d'acteurs et de territoire.

M. Clément Beaune, rapporteur. Il ne faut pas jeter l'anathème sur les élus locaux ni leur faire un procès d'intention : tout le monde les respecte. C'est ici une faculté supplémentaire qui leur est offerte. Vous ne pouvez pas faire l'éloge de la liberté locale et refuser une liberté supplémentaire. Par ailleurs, l'état du droit que vous dénoncez, c'est la loi Savary ! Nous demandons seulement que l'opérateur de transport soit associé aux conventions conclues entre collectivités. Cela me semble plutôt de nature à alléger la pression qui s'exerce sur les policiers municipaux, puisque nous faisons intervenir un acteur supplémentaire qui peut avoir des ressources.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte les amendements identiques CL190 de M. Clément Beaune, rapporteur, CL143 de M. Guillaume Gouffier Valente et CL174 de M. Philippe Pradal et l'article 6 est ainsi rédigé.

En conséquence, l'amendement CL112 de M. Thomas Portes tombe.

Mme Caroline Abadie, présidente. Comme indiqué par le président Houlié, la commission poursuivra prochainement l'examen de cette PPL.

La séance est levée à 13 heures 05.



Information relative à la Commission

La Commission a désigné *M. Ludovic Mendes* rapporteur sur la proposition de loi visant à poursuivre la dématérialisation de l'état civil du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (Sénat n^{os} 433, 578)

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Caroline Abadie, Mme Farida Amrani, M. Erwan Balanant, M. Clément Beaune, M. Ugo Bernalicis, M. Florent Boudié, M. Xavier Breton, Mme Blandine Brocard, Mme Émilie Chandler, M. Jean-François Coulomme, Mme Edwige Diaz, Mme Elsa Faucillon, M. Yoann Gillet, M. Philippe Gosselin, M. Guillaume Gouffier Valente, M. Sacha Houlié, M. Jérémie Iordanoff, Mme Élodie Jacquier-Laforge, Mme Marietta Karamanli, M. Andy Kerbrat, M. Philippe Latombe, M. Gilles Le Gendre, M. Didier Lemaire, Mme Marie-France Lorho, Mme Aude Luquet, Mme Élisabeth Martin, Mme Emmanuelle Ménard, M. Ludovic Mendes, Mme Laure Miller, M. Paul Molac, Mme Danièle Obono, M. Didier Paris, M. Éric Pauget, M. Jean-Pierre Pont, M. Thomas Portes, M. Éric Poulliat, Mme Marie-Agnès Poussier-Winsback, M. Philippe Pradal, M. Aurélien Pradié, M. Stéphane Rambaud, M. Rémy Rebeyrotte, Mme Sandra Regol, M. Charles Rodwell, Mme Béatrice Roullaud, M. Thomas Rudigoz, M. Hervé Saulignac, M. Raphaël Schellenberger

Excusés. - M. Ian Boucard, M. Éric Ciotti, M. Philippe Dunoyer, M. Jordan Guitton, M. Timothée Houssin, M. Mansour Kamardine, Mme Emeline K/Bidi, M. Sylvain Maillard, M. Nicolas Metzdorf, Mme Naïma Moutchou, M. Davy Rimane, M. Philippe Schreck, Mme Sarah Tanzilli, Mme Andrée Taurinya, M. Jean Terlier, Mme Cécile Untermaier, M. Roger Vicot, M. Guillaume Vuilletet, M. Jean-Luc Warsmann