

N° 315

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 20 janvier 2016

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relative à la **prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs,***

Par M. François BONHOMME,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : M. Philippe Bas, *président* ; Mme Catherine Troendlé, MM. Jean-Pierre Sueur, François Pillet, Alain Richard, François-Noël Buffet, Alain Anziani, Yves Détraigne, Mme Éliane Assassi, M. Pierre-Yves Collombat, Mme Esther Benbassa, *vice-présidents* ; MM. André Reichardt, Michel Delebarre, Christophe-André Frassa, Thani Mohamed Soilihi, *secrétaires* ; MM. Christophe Béchu, Jacques Bigot, François Bonhomme, Luc Carvounas, Gérard Collomb, Mme Cécile Cukierman, M. Mathieu Darnaud, Mme Jacky Deromedi, M. Félix Desplan, Mme Catherine Di Folco, MM. Christian Favier, Pierre Frogier, Mme Jacqueline Gourault, M. François Grosdidier, Mme Sophie Joissains, MM. Philippe Kaltenbach, Jean-Yves Leconte, Roger Madec, Alain Marc, Didier Marie, Patrick Masclet, Jean Louis Masson, Mme Marie Mercier, MM. Michel Mercier, Jacques Mézard, Hugues Portelli, Bernard Saugey, Simon Sutour, Mmes Catherine Tasca, Lana Tetuanui, MM. René Vandierendonck, Alain Vasselle, Jean-Pierre Vial, François Zocchetto.

**Voir le(s) numéro(s) :**

**Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) :** 3109, 3307, 3314 et T.A. 651

**Sénat :** 281, 314 et 316 (2015-2016)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS</b> .....	7
<b>EXPOSÉ GÉNÉRAL</b> .....	9
<b>I. UN DOUBLE CONSTAT : LE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES, UN SECTEUR VULNÉRABLE ET EXPOSÉ À UNE FRAUDE MASSIVE</b> .....	10
A. LE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES, UN SECTEUR VULNÉRABLE AUX RISQUES .....	10
B. L'AMPLEUR DE LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN.....	10
C. LA FAIBLE EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE .....	11
<b>II. UNE PROPOSITION DE LOI PRINCIPALEMENT ORIENTÉE VERS LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE</b> .....	14
A. LES DISPOSITIFS LIMITÉS D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES .....	14
1. <i>Le renforcement du cadre juridique de l'intervention des agents de la sécurité privée</i> .....	14
2. <i>Des modifications du cadre juridique permettant la mise en œuvre de contrôles préventifs</i> .....	14
B. UN TEXTE ESSENTIELLEMENT CONSACRÉ À LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE ....	15
C. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE .....	15
1. <i>Des améliorations apportées au dispositif permettant de renforcer la sécurité</i> .....	15
2. <i>Le renforcement par les députés des moyens juridiques de lutte contre la fraude</i> .....	16
<b>III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : SIMPLIFIER ET AMÉLIORER LES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE TOUT EN RENFORÇANT LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	17
A. SIMPLIFIER LE TEXTE TRANSMIS .....	17
1. <i>De nombreuses dispositions déjà satisfaites par le droit en vigueur ou de nature réglementaire</i> .....	17
2. <i>Des dispositions contradictoires avec l'objectif de lutte contre la fraude</i> .....	18
3. <i>Des dispositions sans lien avec la lutte contre la fraude ou la sécurisation des transports</i> .....	18
B. RENFORCER LES CONTRÔLES EXTERNES DES AGENTS DE SÉCURITÉ INTERNE, UNE CONTREPARTIE NÉCESSAIRE À L'EXTENSION DE LEURS POUVOIRS .....	19
1. <i>Le principe d'un contrôle externe réalisé par le CNAPS</i> .....	19
2. <i>La mise en place d'un contrôle limité du CNAPS sur les activités privées de sécurité</i> .....	20
C. PRÉCISER PLUSIEURS DISPOSITIONS ET COMPLÉTER LE DISPOSITIF PROPOSÉ PAR DES MESURES ORIENTÉES VERS LA SÉCURISATION DES TRANSPORTS.....	20
1. <i>Trois dispositions adoptées conformes</i> .....	20
2. <i>Les dispositifs à préciser</i> .....	21
3. <i>Améliorer la vidéo-protection</i> .....	22
4. <i>Renforcer le rôle des polices municipales</i> .....	22

---

EXAMEN DES ARTICLES .....	23
<b>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS .....</b>	<b>23</b>
• <i>Article 1<sup>er</sup></i> (art. L. 2251-5, L. 2251-9 [nouveau], L. 5332-6 et L. 6342-4 du code des transports et art. L. 511-1, L. 531-1, L. 613-2 et L. 613-3 du code de la sécurité intérieure) <b>Autorisation pour les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à l’inspection visuelle, à la fouille des bagages et à des palpations de sécurité ; assouplissement des conditions applicables pour procéder aux palpations des sécurités pour l’ensemble des agents de sécurité privée ; suppression de la notion de « bagage à main » .....</b>	<b>23</b>
• <i>Article 1<sup>er</sup> bis</i> .....	25
• <i>Article 1<sup>er</sup> ter (nouveau)</i> (art. L. 2251-4-1 [nouveau] du code des transport) <b>Expérimentation d’un dispositif de « caméra-piéton » au bénéfice des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP .....</b>	<b>25</b>
• <i>Article 2</i> (art. L. 2251-5, L. 2251-6 [nouveau], L. 2251-7 [nouveau] et L. 2251-8 [nouveau], L. 2252-2 [nouveau]) <b>Contrôle par les forces de l’ordre, pour le compte du représentant de l’État dans le département, des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP .....</b>	<b>27</b>
• <i>Article 3</i> (art. L. 2251-3 et L. 2251-3-1 [nouveau] du code des transports) <b>Élargissement des cas de dispense du port de la tenue professionnelle .....</b>	<b>30</b>
• <i>Article 3 bis</i> (art. L. 114-2 [nouveau] du code de la sécurité intérieure) <b>Possibilité de contrôle préalable avant le recrutement et l’affectation de personnels au sein de la SNCF, de SNCF mobilités, de SNCF réseau et de la RATP .....</b>	<b>32</b>
• <i>Article 4</i> (art. L. 2241-1 du code des transports) <b>Constat par les agents de police judiciaire des infractions à la police des transports .....</b>	<b>34</b>
• <i>Article 4 bis</i> (art. L. 225-4, L. 225-5, L. 330-2, L. 330-3 et L. 330-4 du code de la route) <b>Accès au fichier du permis de conduire pour les entreprises exerçant une activité de transport public de voyageurs ou de marchandises .....</b>	<b>34</b>
• <i>Article 4 ter</i> (art. 131-31 du code pénal) <b>Interdiction de séjour dans certains lieux .....</b>	<b>35</b>
• <i>Article 5</i> (art. 18 et 78-7 [nouveau] du code de procédure pénale) <b>Règles de compétence spécifiques pour ordonner des contrôles à bord des véhicules de transports ferroviaires de passagers .....</b>	<b>36</b>
• <i>Article 6</i> (art. 78-2-2 et 78-2-4 du code de procédure pénale) <b>Extension des possibilités de fouille préventive aux bagages et aux véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs .....</b>	<b>37</b>
• <i>Article 6 bis AA (nouveau)</i> (art. L. 1632-2-1 [nouveau] du code des transports) <b>Possibilité d’une transmission en temps réel des images réalisées au sein des véhicules et emprises immobilières de transports publics aux forces de l’ordre .....</b>	<b>40</b>
• <i>Article 6 bis A</i> <b>Remise de rapport relatif aux dispositions prises pour sécuriser les trains en matière de dispositifs anti-intrusion dans la cabine du conducteur et de dispositifs permettant d’arrêter à distance les trains pour prévenir un détournement terroriste .....</b>	<b>41</b>
• <i>Article 6 bis</i> (art. L. 2241-2, L. 2241-10 [nouveau], L. 2241-11 [nouveau], 3114-1 du code des transports) <b>Obligation pour les personnes voyageant en fraude de pouvoir justifier de leur identité et possibilité pour les entreprises de transport routier, ferroviaire ou guidé de subordonner le voyage de leurs passagers à la détention d’un titre de transport nominatif .....</b>	<b>42</b>
• <i>Article 6 ter</i> (art. L. 2261-1 nouveau du code des transports) <b>Conventions entre le représentant de l’État dans le département et les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres et leurs exploitants .....</b>	<b>43</b>
• <i>Article 6 quater</i> .....	44
• <i>Article 6 quinquies</i> <b>Remise de rapport .....</b>	<b>44</b>

<b>TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS</b> .....	45
• <i>Article 7</i> (art. L. 2241-1 du code des transports) <b>Constat par les agents ou fonctionnaires habilités à constater les infractions à la police des transports du délit de vente à la sauvette</b> .....	45
• <i>Article 8</i> (art. L. 2242-6 du code des transports) <b>Délit de fraude d'habitude dans les transports en commun</b> .....	46
• <i>Article 8 bis</i> (art. L. 2241-2 du code des transports) <b>Création d'un délit de non maintien à disposition d'un agent assermenté pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire en cas d'impossibilité ou de refus du contrevenant de justifier de son identité</b> .....	48
• <i>Article 8 ter</i> (art. 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse) <b>Création d'un délit de presse d'appel public à souscription pour financer une transaction avec un opérateur de transport</b> .....	49
• <i>Article 9</i> (art. L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports, art. L. 166 F du livre des procédures fiscales) <b>Création d'un droit de communication entre exploitants et administrations publiques pour fiabiliser les données relatives à l'identité et à l'adresse des contrevenants pour améliorer le recouvrement des amendes décidées dans le cadre transactionnel de l'article 529-3 du code de procédure pénale</b> .....	50
• <i>Article 9 bis</i> (art. 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale) <b>Extension du délai accordé aux opérateurs pour recouvrer l'amende dans le cadre de la transaction avec la personne ayant commis une fraude</b> .....	52
• <i>Article 10</i> (art. 529-4 du code de procédure pénale) <b>Périmètre de la transaction de l'article 529-4 du code de procédure pénale</b> .....	53
• <i>Article 11</i> (art. L. 2101-2-1 du code des transports) <b>Prêt de main d'œuvre entre SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau</b> .....	54
• <i>Article 12</i> (art. L. 2241-1 du code des transports, art. L. 511-1 et L. 512-8 [nouveau] du code de la sécurité intérieure et L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales) <b>Participation des polices municipales à la police des transports publics</b> ....	55
• <i>Article 13</i> (art. L. 2241-1-1, L. 2241-6, L. 2242-5 et L. 2242-10 [nouveau] du code des transports) <b>Dispositions diverses et lutte contre les mutuelles de fraudeurs</b> .....	57
 <b>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS</b> .....	59
• <i>Article 14</i> (art. L. 1632-1 et L. 2251-2 du code des transports) <b>Lutte contre le harcèlement et les violences à caractère sexiste</b> .....	59
 <b>TITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER</b> .....	60
• <i>Article 15 (nouveau)</i> (art. L. 632-1, L. 645-1, L. 646-1 et L. 647-1 du code de la sécurité intérieure) <b>Application outre-mer des dispositions modifiées du code de la sécurité intérieure</b> .....	60
 <b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	63
 <b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES</b> .....	83
 <b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	87
 <b>AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION</b> .....	149



## LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION DES LOIS

Réunie le 20 janvier 2016, sous la présidence de M. Philippe Bas, la commission des lois a examiné le rapport de **M. François Bonhomme, rapporteur**, et a établi son texte sur la **proposition de loi n° 281 (2015-2016) après engagement de la procédure accélérée**, relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

La commission a adopté **43 amendements**, dont **31** du rapporteur et **12** de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis pour la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Après avoir présenté le coût de la fraude dans les transports en commun et la faiblesse des moyens juridiques pour y faire face, le rapporteur a souligné que plusieurs dispositifs introduits par la proposition de loi pour améliorer cette lutte nécessitaient d'être davantage **encadrés**.

Ainsi, la commission a maintenu le principe **d'un agrément et d'une habilitation spéciales des agents privés** pour pouvoir procéder à des **palpations de sécurité** (article 1<sup>er</sup>) et a rétabli le principe d'une **autorisation préalable du procureur de la République** pour permettre aux forces de l'ordre de fouiller les **bagages** d'une personne le refusant (article 6). Par ailleurs, la commission a estimé que **les amendes résultant d'une transaction avec l'opérateur** ne pouvaient être retenues comme un élément constitutif du délit de fraude d'habitude dans les transports en commun, dans la mesure où cette transaction éteignait l'action publique (article 8). Enfin, votre commission a limité à **trente minutes** la durée pendant laquelle un contrevenant peut être maintenu à la disposition d'un contrôleur, dans l'attente de la réponse de l'officier de police judiciaire sur l'opportunité de lui présenter le contrevenant (article 8 *bis*).

Enfin, la commission a considéré qu'il était **disproportionné** de créer un **délit de signalement de contrôles au sein des transports publics**, le signalement des contrôles routiers effectués par les forces de l'ordre étant actuellement passible d'une contravention de 5<sup>ème</sup> classe (article 13).

La commission a par ailleurs **supprimé** plusieurs articles de la proposition de loi, en considérant que ces dispositions, soit ne relevaient pas du domaine de la loi, comme la création d'une **contravention de non-présentation d'un document d'identité par les fraudeurs** (article 6 *bis*), soit ne présentaient pas de réel intérêt - rajout d'une liste non exhaustive de lieux pouvant faire l'objet d'une interdiction de séjourner (article 4 *bis*) ou demandes de rapports au Gouvernement (articles 6 *bis* A et 6 *quinquies*). Par ailleurs, l'article 11, permettant le **prêt de main d'œuvre à titre gratuit entre les trois établissements publics constituant le Groupe ferroviaire SNCF** a été supprimé, en raison de son absence de lien avec le présent texte. L'article 9 *bis* a été, quant à lui, supprimé, en raison de sa contrariété avec l'objectif de lutte contre la fraude.

En outre, en raison de l'augmentation, par ailleurs bienvenue, des prérogatives accordées aux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, la commission a souhaité que leurs activités soient soumises, dans une certaine mesure, au **contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité** (CNAPS). En particulier, le **code de déontologie** édicté par le CNAPS serait applicable aux agents de ces services et leur **formation** serait contrôlée par le CNAPS (article 2).

Enfin, plusieurs dispositions renforçant la sécurité publique dans les transports ont été adoptées. Ainsi, une **expérimentation du port de « caméras-piétons »** au bénéfice des agents de sécurité de la SNCF et de la RATP a été autorisée (article 1<sup>er</sup> *ter*). En outre, la possibilité d'une **transmission en temps réel des images de vidéoprotection aux forces de l'ordre** a été aménagée, selon les modalités applicables au transfert des images de vidéoprotection prises dans les parties communes d'immeubles à usage d'habitation vers les forces de l'ordre (article 6 *bis* AA). Par ailleurs, les dispositions relatives à la possibilité de mener des enquêtes administratives pour les agents employés dans le secteur des transports ont été réécrites, afin de **prendre en compte la situation de personnes présentant des risques, postérieurement à leur recrutement ou à leur affectation** (article 3 *bis*).

**La commission des lois a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.**



---

Mesdames, Messieurs,

Votre commission est appelée à se prononcer sur la proposition de loi n° 281 (2015-2016), 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, adoptée le 17 décembre 2015 par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée.

Cette proposition de loi a pour principal objet de **lutter contre la fraude dans les transports terrestres, en particulier ferroviaires**. Elle comporte également un certain nombre de dispositions permettant de renforcer la sécurité dans les transports terrestres.

La mission d'information commune aux commissions des lois et de l'aménagement du territoire et du développement durable, créée à l'initiative de notre collègue Alain Fouché pour approfondir la question de la sécurité dans les transports terrestres, a remis son rapport le 13 janvier dernier<sup>1</sup>, de sorte que certaines de ses recommandations puissent être intégrées dans le présent texte.

Lors de son examen par l'Assemblée nationale, la présente proposition de loi a fait l'objet d'un nombre important de modifications, portant de 9 à 24 le nombre d'articles adoptés.

Votre rapporteur souhaite souligner dès ce stade que le texte transmis par l'Assemblée nationale comporte de nombreuses dispositions dont la portée juridique ou normative est incertaine. La proposition de loi permet toutefois des avancées réelles pour améliorer l'efficacité de la lutte contre la fraude.

---

<sup>1</sup> Rapport d'information n° 291 (2015-2016) de MM. Alain Fouché et François Bonhomme, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et de la commission des lois. Le rapport est consultable à l'adresse suivante : <http://www.senat.fr/notice-rapport/2015/r15-291-notice.html>

## I. UN DOUBLE CONSTAT : LE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES, UN SECTEUR VULNÉRABLE ET EXPOSÉ À UNE FRAUDE MASSIVE

### A. LE TRANSPORT COLLECTIF DE PERSONNES, UN SECTEUR VULNÉRABLE AUX RISQUES

Comme l'ont relevé les rapporteurs de la mission d'information relative au **renforcement de la sécurité des transports terrestres face à la menace terroriste**<sup>1</sup>, le secteur du transport collectif de personnes se caractérise par sa **vulnérabilité** aux risques, en particulier au risque terroriste.

Par ailleurs, le cadre juridique applicable aux **contrôles d'identité préventifs** est relativement contraignant et pourrait être assoupli, afin de prévoir notamment la possibilité de procéder à des fouilles de bagages, selon des modalités semblables à celles qui sont applicables pour fouiller un véhicule.

Votre rapporteur renvoie donc aux conclusions de ce rapport sur les aspects de la sécurité dans les transports collectifs de personnes.

### B. L'AMPLEUR DE LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

La fraude dans les transports collectifs de voyageurs, en particulier dans les transports ferroviaires ou guidés, représente un manque à gagner considérable pour les exploitants de transports.

Dans son rapport annuel de février 2015<sup>2</sup>, la Cour des comptes a évalué à **500 millions d'euros annuels le coût de la fraude dans l'ensemble des transports publics de voyageurs**, en observant toutefois que ce montant est très minoré puisqu'il correspond en réalité à la somme des amendes établies et qu'il ne comprend donc pas le cas des fraudeurs n'ayant pas fait l'objet d'un contrôle. Ainsi, à titre d'exemple, la Cour des comptes relève qu'à Montpellier, le taux de fraude relevé dans les transports en commun est de 3 % mais que le taux de fraude réel est de l'ordre de 22 %.

#### *Taux de fraude réel et taux de fraude apparent*

« Le taux de fraude apparent rapporte le nombre de voyageurs en infraction à celui des personnes contrôlées : il s'agit d'un taux mesuré. Le taux de fraude réel, qui correspond à la part des voyageurs en infraction parmi le total des usagers du service, ne peut être qu'estimé par enquête auprès des usagers. Les évaluations réalisées montrent qu'il est très supérieur au taux apparent. »

*Source : Cour des comptes, rapport annuel 2015 précité, p. 284.*

---

<sup>1</sup> Rapport d'information n° 291 (2015-2016) de MM. Alain Fouché et F. Bonhomme précité.

<sup>2</sup> Cour des comptes, Les transports publics urbains de voyageurs : un nouvel équilibre à rechercher, rapport public annuel pour l'année 2015.

---

Au regard des flux très importants de voyageurs dans le secteur ferroviaire, le manque à gagner lié à la fraude est estimé, pour la seule SNCF à environ **340 millions d'euros par an**. Il peut être observé que ce montant est comparable au budget alloué par la SNCF à la sécurité, de l'ordre de 400 millions d'euros, répartis en 200 millions pour la SUGE, 90 millions pour le coût des sociétés privées de sécurité, 80 millions pour la vidéoprotection et 30 millions au coût des contrôles d'accès.

Dans le transport ferroviaire, le taux de fraude est estimé à 10 % sur le réseau du *Transilien* et est globalement équivalent sur le réseau des TER et *Intercités*. Sur les grandes lignes, ce taux est estimé à environ 3 %.

Au regard du ratio relevé par la Cour des comptes, les montants déjà très élevés de la fraude déclarée au sein de la SNCF sont donc probablement très en deçà du montant de la fraude réelle.

### **C. LA FAIBLE EFFICACITÉ DES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE**

En tant qu'opérateur de transport public, la SNCF bénéficie de la possibilité de conclure une **transaction** avec le fraudeur, en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale. Cette possibilité est en principe un instrument efficace de lutte contre la fraude.

Ainsi, pour les contraventions à la police des transports relevant des quatre premières classes, l'exploitant et le contrevenant peuvent conclure une **transaction**, - c'est-à-dire un contrat de droit privé - qui a pour effet **d'éteindre l'action publique, par le paiement d'une amende forfaitaire à l'opérateur**.

L'amende forfaitaire se compose d'une indemnité forfaitaire et d'une somme due au titre du transport (art. 529-4 du code de procédure pénale.)

L'article 529-4 du code de procédure pénale dispose que cette amende peut être soit payée immédiatement aux agents contrôleurs, soit payée dans les **deux mois** suivant la constatation de l'infraction. Une indemnité de « *frais de constitution de dossier* » majore alors la somme due.

Dans ce cas, l'agent opérant le contrôle doit disposer d'éléments fiables pour pouvoir adresser l'amende, peut recueillir le nom et l'identité de la personne. **En cas de refus, aucune sanction n'existe**. L'agent contrôleur peut simplement contacter l'officier de police judiciaire pour que celui-ci effectue un contrôle d'identité en application de l'article 78-3, ce que ce dernier n'effectue que rarement.

Si à l'expiration du délai de deux mois, le contrevenant n'a pas payé l'amende - et s'il n'a pas adressé dans ce délai une protestation auprès de l'exploitant -, l'amende change de nature : elle devient une **amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public**.

Pour la seule SNCF, les contrôleurs réalisent **7,2 millions de régularisations à bord** par an, ce qui représente **326 millions d'euros**. Près de 111 millions d'euros sont recouverts immédiatement ; 215 millions restent alors à recouvrer dans le délai des deux mois.

Or, **près de la moitié des procès-verbaux édictés sont inexploitable**s, en raison de la déclaration d'une fausse adresse par le contrevenant.

Par ailleurs, **seule une minorité des procès-verbaux est transmise au Trésor public** dont le taux de recouvrement est **faible**.

Sans doute, il existe **un délit de fourniture d'une fausse adresse ou d'un faux nom à un agent assermenté**, mais il ne fait l'objet en pratique que d'une répression très limitée, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

*Nombre de condamnations prononcées au titre  
du délit de déclaration intentionnelle de fausse adresse ou fausse identité  
auprès d'un agent assermenté habilité à constater les infractions  
à la police du transport public, ferroviaire, guidé ou routier*

Infraction	Année	Condam- nations	Condam- nations à une peine d'emprison- nement	Condamnations à une peine d'emprison- nement ferme ou en partie ferme	Quantum moyen de l'emprison- nement ferme (en mois)	Montant moyen de l'amende ferme (peine principale)
DECLARATION INTENTIONNELLE DE FAUSSE ADRESSE OU IDENTITE AUPRES D'UN AGENT ASSERMENTE HABILITE A CONSTATER LES INFRACTIONS À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC FERROVIAIRE, GUIDE OU ROUTIER	2010	11	1	1	36,0	400 €
	2011	8	1	0	x	280 €
	2012	10	1	1	1,0	275 €
	2013	17	2	1	1,0	215 €
	2014	10	4	2	4,5	250 €

Source : Casier judiciaire national, données 2014 provisoires

La seule sanction réelle consiste à pouvoir imposer au contrevenant de **quitter le train**, en cas de fraude constatée ou de risque pour la sécurité, à l'arrêt suivant, en application de l'article L. 2241-6 du code des transports.

Pour accentuer la répression contre les fraudeurs d'habitude, le législateur a institué un délit de **fraude d'habitude dans les transports en commun**, mais là encore, cette disposition est peu mise en œuvre, sans commune proportion avec le phénomène de fraude dans les transports publics, puisque seulement 710 condamnations ont été prononcées à ce titre, pour l'année 2014.

*Nombre de condamnations prononcées au titre du délit de fraude d'habitude dans les transports publics de voyageurs*

Infraction	Année	Condamnations	Condamnations à une peine d'emprisonnement	Condamnations à une peine d'emprisonnement ferme ou en partie ferme	Quantum moyen de l'emprisonnement ferme (en mois)	Montant moyen de l'amende ferme (peine principale)
VOYAGE HABITUEL DANS UNE VOITURE DE TRANSPORT EN COMMUN SANS TITRE DE TRANSPORT VALABLE	2010	406	231	108	1,8	377 €
	2011	490	268	118	2,0	393 €
	2012	719	404	173	1,8	355 €
	2013	738	391	158	1,9	365 €
	2014	710	370	155	2,0	321 €

*Source : Casier judiciaire national, données 2014 provisoires*

Ainsi, au regard d'un phénomène très coûteux pour les opérateurs de transport public, les moyens de lutte apparaissent relativement limités, alors même que des pratiques nouvelles de fraude se développent, favorisées par internet, permettant en particulier la constitution de « *mutuelles de fraudeurs* », regroupant des personnes acquittant une cotisation modique en échange de la prise en charge par le groupe de l'amende transactionnelle.

## II. UNE PROPOSITION DE LOI PRINCIPALEMENT ORIENTÉE VERS LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE

### A. LES DISPOSITIFS LIMITÉS D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

#### 1. Le renforcement du cadre juridique de l'intervention des agents de la sécurité privée

La présente proposition de loi a tout d'abord pour objet de **renforcer le cadre juridique d'intervention des agents des services internes de sécurité**.

Ces améliorations auraient des effets en matière de sûreté, mais également dans la mission de lutte contre la fraude. Tel est le cas de l'élargissement des hypothèses de dispense du port de la tenue professionnelle (**article 3**).

En premier lieu, **l'article 1<sup>er</sup>** permettrait **d'autoriser les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à des inspections visuelles et à des fouilles de bagages ainsi qu'à des palpations de sécurité**, dans les mêmes conditions que pour les agents de sécurité privée. Cette prérogative supplémentaire s'inscrit principalement dans un objectif de sécurité.

En contrepartie de l'augmentation des prérogatives accordées aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, les forces de l'ordre pourraient mener des contrôles sur ces agents, pour le compte du représentant de l'État (**article 2**).

#### 2. Des modifications du cadre juridique permettant la mise en œuvre de contrôles préventifs

Au regard du caractère régalien lié à la protection des personnes et des biens, c'est davantage la **modification du cadre des contrôles d'identité** qui permettrait aux forces de l'ordre **d'exercer des contrôles préventifs plus efficaces**.

Comme l'a relevé le rapport d'information relatif à la sécurité dans les transports précité, le cadre juridique des contrôles d'identité préventifs est en effet **contraignant**.

**L'article 5** de la proposition de loi simplifie la mise en œuvre de contrôles d'identité à bord des trains, en créant un principe de compétence territoriale du procureur du ressort de la gare de départ, ou de la gare d'arrivée si le train part de l'étranger. Une disposition permettant à l'officier de police judiciaire (OPJ) de la zone de défense d'être compétent sur l'ensemble du trajet du train vise également à simplifier ces contrôles.

---

Surtout, l'**article 6** de la proposition de loi modifie les dispositions du code de procédure pénale relatives aux **contrôles d'identité préventifs des personnes, autorisés par le procureur de la République** (art. 78-2-2 du code de procédure pénale) **ou des véhicules** (art. 78-2-4 du code de procédure pénale) pour y inclure le **contrôle des bagages**, selon les mêmes modalités.

### ***B. UN TEXTE ESSENTIELLEMENT CONSACRÉ À LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE***

La proposition de loi est toutefois principalement destinée à améliorer la lutte contre la fraude dans les transports terrestres.

En premier lieu, les agents des services internes de sécurité pourraient constater le délit de **vente à la sauvette**, à l'**article 7**.

Surtout, le **délit de fraude d'habitude dans les transports en commun**, prévu à l'article L. 2242-6 du code des transports, pourrait être constitué sur la base de cinq contraventions sur douze mois et non dix comme dans le droit en vigueur (**article 8**).

Enfin, la proposition de loi institue un **dispositif d'échanges d'informations entre les agents des transporteurs chargés de la lutte contre la fraude** et les différentes administrations, par l'intermédiaire d'une **personne morale unique (article 9)**. Cet échange d'informations, limité aux noms, prénoms, date de naissance et adresse des fraudeurs devrait permettre de lutter contre le fait pour les fraudeurs de donner de faux noms ou de fausses adresses en cas de contrôle.

### ***C. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE***

Lors de l'examen de la proposition de loi par les députés, de nombreux articles additionnels ont été adoptés, portant à 24 le nombre total d'articles.

#### **1. Des améliorations apportées au dispositif permettant de renforcer la sécurité**

Au regard des risques que pourraient présenter certains employés d'entreprises de transport collectif de personnes, les députés ont élargi la possibilité d'opérer des enquêtes administratives préalables au recrutement ou à l'affectation de personnes au sein des trois établissements publics de la SNCF ou de la RATP (**article 3 bis**).

La possibilité de consulter le fichier des permis de conduire de l'article L. 225-1 du code de la route a été par ailleurs étendue aux **entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs**

**ou de marchandises (article 4 bis)**, sans que le lien avec la sécurité - ou la lutte contre la fraude d'ailleurs - soit toutefois directement établi.

Les **contrôles préventifs des bagages** ont été par ailleurs circonscrits aux seuls bagages transportés dans des véhicules ou des emprises immobilières des transporteurs de voyageurs. Par ailleurs, les députés ont modifié **l'article 6** pour préciser que le refus du propriétaire du bagage d'un contrôle préventif (art. 78-2-4 du code de procédure pénale), n'aurait pas besoin d'être surmonté par une autorisation du procureur de la République, tout en laissant perdurer cette autorisation pour la fouille de véhicule, en cas de refus du conducteur.

Par ailleurs, **l'article 6 ter** de la proposition de loi reconnaît le principe selon lequel les exploitants ont une obligation d'assurer la sûreté des personnes transportées et prévoit la conclusion de contrats d'objectif départemental de sûreté dans les transports entre le représentant de l'État et les autorités organisatrices de transport.

**L'article 12** de la proposition de loi autorise les agents de police municipale à constater, sur le périmètre de leur commune, les infractions à la police des transports. Le même article permet de constituer la mise en commun d'agents de police municipale, dans le seul but de constater ces infractions à la police des transports.

Enfin, deux rapports seraient remis par le Gouvernement au Parlement, concernant, d'une part, les dispositions prises pour sécuriser les trains en matière de **dispositifs anti-intrusion dans la cabine du conducteur (article 6 bis A)** et pour évaluer **l'opportunité d'une taxe de sûreté** que pourrait acquitter les usagers (**article 6 quinquies**).

## **2. Le renforcement par les députés des moyens juridiques de lutte contre la fraude**

L'essentiel des dispositions adoptées par les députés concernent la lutte contre la fraude.

En premier lieu, un **article 6 bis** nouveau a été adopté permettant, d'une part, la création d'un **délit de non-présentation de document d'identité**, mais pour les seules personnes en situation de fraude, et, d'autre part, pour permettre aux entreprises de transport collectif de personnes d'imposer à leurs passagers de détenir un titre de voyage nominatif.

Les conditions pour constituer le délit de fraude d'habitude seraient assouplies, pour comptabiliser également les amendes décidées dans le cadre d'une transaction avec l'opérateur (**article 8**).

Par ailleurs, un délit sanctionnerait désormais le fait de ne pas se maintenir à la disposition d'un agent contrôleur, en cas de constatation d'une infraction, dans l'attente de la réponse de l'OPJ (**article 8 bis**).



---

Enfin, deux dispositions permettent de lutter contre le phénomène des **mutuelles de fraudeurs**, d'une part, en réprimant le lancement d'une souscription pour acquitter les frais résultant d'une transaction, en modifiant en ce sens l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, et, d'autre part, en constituant en délit le fait d'inciter à ne pas respecter les dispositions relatives à la police des transports ou à signaler la présence d'agents de l'exploitant dans les moyens de transports publics (**article 13**).

L'**article 13** a également pour objet de sanctionner d'une peine d'emprisonnement de deux mois le fait de déclarer intentionnellement une fausse identité ou une fausse adresse.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : SIMPLIFIER ET AMÉLIORER LES DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE LA FRAUDE TOUT EN RENFORÇANT LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

En premier lieu, votre commission a **simplifié** le texte transmis et a notamment **supprimé les dispositions relevant du règlement ou dépourvues de caractère normatif**.

En outre, au regard de l'extension des pouvoirs et des prérogatives des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, il a semblé important de **renforcer les dispositifs de contrôle externe**, en confiant au **Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)** un rôle de supervision de ces services internes.

Enfin, à la suite du rapport d'information relatif à la sécurité dans les transports, il a semblé utile d'intégrer dans le texte des modifications recommandées dans le cadre de cette mission pour **renforcer la sécurité dans les transports terrestres**.

#### A. SIMPLIFIER LE TEXTE TRANSMIS

##### 1. De nombreuses dispositions déjà satisfaites par le droit en vigueur ou de nature réglementaire

En premier lieu, de nombreuses dispositions adoptées par l'Assemblée nationale sont, soit de nature réglementaire, soit déjà satisfaites par le droit en vigueur.

Ainsi, l'**article 4 ter** a pour objet d'ajouter une énumération **non exhaustive** de lieux pouvant faire l'objet d'une **interdiction de séjour** décidée par une juridiction sur le fondement de l'article 131-31 du code pénal.

Conformément à une pratique constante de la commission des lois, votre commission a également supprimé deux demandes de rapport (**articles 6 bis A et**

**6 quinquies**), au motif notamment que les assemblées peuvent décider elles-mêmes de conduire une mission d'information sur un sujet donné.

De même, votre commission a **supprimé** les dispositions créant une contravention sanctionnant le défaut de titre d'identité pour une personne contrôlée en situation de fraude (**article 6 bis**), en raison du caractère réglementaire de ces dispositions, comme l'a reconnu le Conseil constitutionnel dans sa **décision n° 73-80 L**<sup>1</sup>.

Au même article, la possibilité pour les transporteurs publics de subordonner le voyage de leurs usagers à la détention d'un **titre nominatif** a été **supprimée**, au motif qu'elle leur est déjà reconnue, sans fondement législatif.

De même, le principe selon lequel les transporteurs de personnes ont l'obligation d'assurer la sécurité de leurs passagers a été supprimé, au motif que cette disposition n'apportait aucune avancée précise (**article 6 ter**). Au même article, les dispositifs de coordination entre le représentant de l'État et les transporteurs pour assurer la sécurité dans les transports ont également été **supprimés**, dans la mesure où des dispositions réglementaires prévoient déjà la constitution de conseils intercommunaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CISPD) et de conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) - au sein desquels les représentants des transporteurs publics sont d'ailleurs particulièrement actifs -, permettant d'apporter des réponses globales à la délinquance.

Enfin, **l'article 14** a également été supprimé, en raison de son absence de caractère normatif.

## **2. Des dispositions contradictoires avec l'objectif de lutte contre la fraude**

**L'article 9 bis**, en allongeant le délai pendant lequel les sommes décidées dans le cadre de la transaction entre les opérateurs et les fraudeurs pourraient être acquittées auprès de l'opérateur, serait contradictoire avec l'objectif de lutte contre la fraude, en **fragilisant les procédures de recouvrement de ces sommes**.

En conséquence, votre commission a **supprimé** cette disposition.

## **3. Des dispositions sans lien avec la lutte contre la fraude ou la sécurisation des transports**

**Les dispositions de l'article 11 ne semblent pas présenter de lien avec le texte**. L'article 11 permettrait à la SNCF de **déroger aux règles de**

---

<sup>1</sup> Décision n° 73-80 L du 28 novembre 1973, Nature juridique de certaines dispositions du code rural, de la loi du 5 août 1960 d'orientation agricole, de la loi du 8 août 1962 relative aux groupements agricoles d'exploitation en commun et de la loi du 17 décembre 1963 relative au bail à ferme dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.

---

**droit commun en matière de prêt de main d'œuvre à titre gratuit.** Or, cette souplesse serait précisément applicable à l'ensemble des agents de la SNCF, sauf pour les personnels de la SUGE, qui bénéficient précisément d'une disposition leur permettant d'être mis à disposition de l'ensemble des établissements publics de la SNCF selon des modalités facilitées. Aussi, votre commission a **supprimé** cet article, comme étant dépourvu de tout lien, même indirect, avec le présent texte.

## ***B. RENFORCER LES CONTRÔLES EXTERNES DES AGENTS DE SÉCURITÉ INTERNE, UNE CONTREPARTIE NÉCESSAIRE À L'EXTENSION DE LEURS POUVOIRS***

### **1. Le principe d'un contrôle externe réalisé par le CNAPS**

Comme votre rapporteur l'a relevé dans le rapport qu'il a présenté avec son collègue Alain Fouché, l'extension justifiée des prérogatives des services internes de sécurité pose la question légitime de la mise en place d'un contrôle externe. Lors de son audition, le Défenseur des droits a également souligné cet impératif.

Il peut d'ailleurs être ajouté que le code de la sécurité intérieure permet aux entreprises qui le souhaitent de se **doter d'un service interne de sécurité propre**, ces services étant soumis au contrôle du CNAPS.

**Les spécificités de la SUGE et du GPSR sont réelles mais ne doivent pas être surestimées** : les fonctions exercées par les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP sont en réalité très proches de celles exercées par les agents de sécurité privée définies par l'article L. 611-1 1° du code de la sécurité intérieure.

Par ailleurs, si le secteur ferroviaire a ses caractéristiques propres, d'autres activités de sécurité privée, comme la protection des navires, présentent également des particularités fortes - notamment le fait que les activités sont exercées sur des bâtiments en mer, très éloignés de la France - mais sont néanmoins soumises au contrôle du CNAPS.

Dès lors, **soumettre totalement les services internes de sécurité privée de la SNCF et de la RATP au contrôle du CNAPS serait juridiquement la solution la plus pertinente**, comme votre commission l'avait décidé pour les activités de protection des navires, à l'initiative de notre collègue M. Alain Richard<sup>1</sup>.

Toutefois, au regard de la charge de travail très élevée que cela représenterait pour le CNAPS, il a été jugé plus prudent d'instaurer dans un premier temps un **contrôle assoupli du CNAPS sur les activités de la SUGE**

---

<sup>1</sup> Rapport n° 522 (2013-2014) de M. Alain Richard, fait au nom de la commission des lois, déposé le 13 mai 2014. Le dossier est consultable à l'adresse suivante : <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/pjl13-489.html>

ou du **GPSR**, en permettant au CNAPS d'être mieux informé du fonctionnement de ces services.

## **2. La mise en place d'un contrôle limité du CNAPS sur les activités privées de sécurité**

À l'**article 2**, votre commission a adopté trois amendements ayant pour objet d'instituer un contrôle *ad hoc* du CNAPS sur les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP :

- en premier lieu, le CNAPS exercerait un **contrôle du contenu des formations, initiales ou continues des agents de la SUGE ou du GPSR**, disposition qui avait été adoptée par la commission du développement durable, à l'initiative du rapporteur et du président de la commission des lois de l'Assemblée nationale ;

- en second lieu, **le code de déontologie défini par le CNAPS pour les activités privées de sécurité s'appliquerait aux services internes de sécurité ;**

- enfin, le **bilan des contrôles** effectués sur les services internes de sécurité par les forces de l'ordre serait communiqué au CNAPS, après transmission au Défenseur des droits.

### ***C. PRÉCISER PLUSIEURS DISPOSITIONS ET COMPLÉTER LE DISPOSITIF PROPOSÉ PAR DES MESURES ORIENTÉES VERS LA SÉCURISATION DES TRANSPORTS***

#### **1. Trois dispositions adoptées conformes**

Plusieurs dispositions du texte ont été adoptées conformes.

L'**article 4** permet aux agents de police judiciaire de contrôler les infractions relatives à la police des transports, facilite le constat des infractions à la police des transports.

L'**article 4 bis** permet aux transporteurs privés de consulter le fichier des permis de conduire et opère diverses modifications de forme des dispositions relatives au fichier de permis de conduire et au système d'immatriculation des véhicules.

Enfin, l'**article 10**, qui opère des **modifications de forme** à l'article 529-3 du code de procédure pénale permettant de renforcer l'effectivité de cet article, a également été adopté sans modification.

## 2. Les dispositifs à préciser

Plusieurs dispositifs du texte nécessitent d'être **précisés** ou **complétés**.

En premier lieu, la modification opérée par **l'article 1<sup>er</sup>**, pour **remplacer l'habilitation et l'agrément des agents autorisés à procéder à des palpations de sécurité**, par une simple **justification d'aptitude professionnelle** a été supprimée. En effet, cette habilitation et cet agrément persisteraient pour les personnels de contrôle dans les aéroports et dans les ports. En outre, au regard du caractère sensible des palpations de sécurité, il n'a pas paru disproportionné de prévoir une habilitation et un agrément particuliers.

**L'article 3 bis**, qui autorise les **enquêtes administratives préalables** au recrutement ou à l'affectation de personnes au sein des trois établissements publics de la SNCF et de la RATP, a été complété, d'une part, pour étendre ce mécanisme à **tous les transporteurs publics de personnes**, et, d'autre part, pour prendre en compte la situation de personnes qui présenteraient des risques **après leur recrutement ou leur affectation**.

Votre commission a également conservé des dispositions adoptées par l'Assemblée nationale, mais les a davantage **encadrées**.

Ainsi, l'obligation d'une **autorisation préalable du procureur de la République pour surmonter le refus d'un propriétaire de bagages de laisser fouiller ses bagages**, dans le cadre du contrôle préventif de l'article 78-2-4, a été **rétablie**, à l'instar de ce qui existe pour les véhicules (article 6).

À **l'article 8**, votre commission a également rétabli les dispositions de l'article L. 2242-6 du code des transports prévoyant que les décisions de transaction entre l'opérateur et le contrevenant ne peuvent pas être comptabilisées pour constituer le délit de fraude d'habitude dans les transports en commun.

Votre commission a également prévu une durée maximale de **trente minutes** pour retenir un fraudeur refusant de décliner son identité, afin de permettre à l'agent du service de sécurité de prévenir l'officier de police judiciaire compétent (**article 8 bis**).

Enfin, à **l'article 12**, les dispositions permettant aux **policiers municipaux de constater des infractions à la police des transports** ont été **supprimées**, dans la mesure où il semblait difficile de permettre à des agents de police municipale, placés sous l'autorité du maire et non de l'autorité judiciaire, de participer à des missions de police judiciaire, le Conseil constitutionnel précisant qu'elles devaient rester sous le contrôle de l'autorité judiciaire.

À l'article 13, si votre commission a considéré que le sujet des mutuelles de fraudeurs présentait une vraie difficulté dans le cadre de la lutte contre la fraude, il a semblé **disproportionné** de créer un **délit de signalement de contrôleurs**, alors que le signalement d'un contrôle effectué par les forces de l'ordre est puni d'une contravention de 5<sup>ème</sup> classe.

### 3. Améliorer la vidéo-protection

En lien avec les recommandations du rapport de la mission d'information relative à la sécurité dans les transports, **un article additionnel après l'article 6** a été adopté, afin d'organiser la **transmission en temps réel des images de vidéo-protection opérées au sein des véhicules et des emprises immobilières de transport de voyageurs vers les forces de l'ordre**, sur le modèle de ce qui existe dans le code de la construction, au bénéfice de la transmission des images prises dans les halls d'immeubles (article L. 126-1-1 du code de la construction).

### 4. Renforcer le rôle des polices municipales

L'amélioration du rôle des polices municipales nécessite une plus grande facilité de constitution de polices intercommunales, en application des recommandations de la mission d'information de nos collègues François Pillet et René Vandierendonck. Elle implique en particulier le **transfert de plein droit des prérogatives permettant de réglementer l'activité de transports urbains, quand l'intercommunalité est compétente en matière de transports**.

Un amendement réécrivant l'article 12 de la présente proposition de loi a été adopté à l'initiative de notre collègue Alain Fouché rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Toutefois, cet amendement n'a pas prévu un transfert de plein droit de ces prérogatives mais la **simple possibilité** pour les maires de le décider.

\*

\*      \*

**Votre commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.**

---

## EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE I<sup>ER</sup>

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

##### *Article 1<sup>er</sup>*

(art. L. 2251-5, L. 2251-9 [nouveau], L. 5332-6 et L. 6342-4  
du code des transports et art. L. 511-1, L. 531-1, L. 613-2 et L. 613-3  
du code de la sécurité intérieure)

**Autorisation pour les services internes de sécurité de la SNCF  
et de la RATP à procéder à l'inspection visuelle, à la fouille des bagages  
et à des palpations de sécurité ; assouplissement des conditions  
applicables pour procéder aux palpations des sécurités pour l'ensemble  
des agents de sécurité privée ; suppression de la notion  
de « bagage à main »**

Cet article a pour objet **d'autoriser les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à des inspections visuelles et à des fouilles de bagages ainsi qu'à des palpations de sécurité**, dans les mêmes conditions que pour les agents de sécurité privée. Le présent article assouplirait par ailleurs les conditions applicables à l'ensemble des agents de sécurité privée pour procéder à des **palpations de sécurité**. Enfin, cet article a été complété, à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des lois de l'Assemblée nationale, afin de supprimer du code de la sécurité intérieure et du code des transports la notion de « bagages à main », source d'ambiguïté.

• *L'ouverture de la possibilité de procéder à l'inspection visuelle des bagages, à leur fouille ainsi qu'à des palpations de sécurité pour les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP*

L'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure permet aux agents de sécurité privée de procéder à une **inspection visuelle des bagages** et à leur **fouille**, avec l'accord du propriétaire. En cas de circonstances particulières liées à des menaces graves pour la sécurité publique, constatées

par un arrêté du préfet qui précise la durée et les lieux ou catégories de lieux concernés, et après avoir été spécialement **habilités** à cet effet et **agréés** par le représentant de l'État, ces agents peuvent également procéder en application de cet article à des **palpations de sécurité**, sous réserve, cependant, du **consentement** « *exprès* » de la personne.

Une disposition similaire (art. L. 613-3 du code de la sécurité intérieure) est ouverte au bénéfice des agents exerçant une mission de surveillance ou les membres du service d'ordre affecté à une manifestation sportive, récréative ou culturelle rassemblant au moins 300 spectateurs, sous le contrôle toutefois d'un officier de police judiciaire pour effectuer des palpations de sécurité.

Enfin, les articles L. 5332-6 et L. 6342-4 du code des transports prévoient des prérogatives de contrôle équivalentes, au bénéfice des personnes privées affectées à des missions de sécurité **portuaire** et **aéroportuaire**. Toutefois, ces mesures préventives sont conduites dans ces deux cas sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des agents des douanes.

En revanche, **aucune de ces possibilités n'est ouverte aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.**

Une telle différence est en effet **injustifiée**. Dans son rapport, la mission d'information sur la sécurité dans les transports<sup>1</sup> a recommandé d'étendre les dispositions du code de la sécurité intérieure relatives à la fouille des bagages et aux palpations de sécurité aux agents des services internes de la sécurité de la SNCF et de la RATP (recommandation n° 7).

**Le présent article procéderait donc à cet alignement de prérogatives.**

Toutefois, votre commission a adopté un **amendement COM-10** de votre rapporteur isolant le renvoi à l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure au sein d'un article L. 2251-9 nouveau du code des transports.

• *L'assouplissement des formalités requises pour procéder à des palpations de sécurité au bénéfice des agents de sécurité privée*

Le présent article modifie également l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure afin de remplacer, **pour l'ensemble des agents des services de sécurité privée**, l'obligation d'une habilitation par la commission régionale d'agrément et de contrôle (dépendant du CNAPS) et d'un agrément par le préfet pour procéder à des **palpations de sécurité**, par une simple **justification d'aptitude professionnelle**. Dans la version initiale de la proposition de loi, cette dispense aurait également été étendue aux membres des services d'ordre affectés à la sécurité d'une manifestation

---

<sup>1</sup>: Rapport d'information n° 291 (2015-2016) de MM. Alain Fouché et François Bonhomme, Renforcer la sécurité des transports terrestres face à la menace terroriste. Le rapport est consultable à l'adresse suivante : <http://www.senat.fr/notice-rapport/2015/r15-291-notice.html>



sportive, récréative ou culturelle (art. L. 613-3 du code de la sécurité intérieure).

Cet assouplissement dépasse l'objet du présent texte et la commission du développement durable de l'Assemblée nationale a **supprimé** à juste titre cette modification pour les membres des services d'ordre affectés à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle.

**Cependant, il ne semble pas davantage justifié de procéder à cette évolution pour l'ensemble des agents de sécurité privée dont l'activité est régie par le code de la sécurité intérieure.**

En outre, au regard du caractère intrusif des palpations de sécurité, il ne semble pas disproportionné d'imposer une habilitation spécifique et un agrément du représentant de l'État pour pouvoir procéder à cette mesure, y compris pour les membres des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-11**, afin de maintenir la rédaction actuelle de l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure.

Votre commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> **ainsi modifié**.

*Article 1<sup>er</sup> bis*

Cet article, adopté par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, a été supprimé par les députés lors de son examen en séance publique.

*Article 1<sup>er</sup> ter (nouveau)*

(art. L. 2251-4-1 [nouveau] du code des transports)

**Expérimentation d'un dispositif de « caméra-piéton » au bénéfice des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP**

Cet article, inséré par votre commission par un **amendement COM-57** de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, a pour objet de prévoir l'expérimentation, au sein d'un article L. 2251-4-1 nouveau du code des transports, d'un dispositif de « *caméra-piéton* », au bénéfice des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, permettant aux agents d'enregistrer, au moyen de caméras individuelles, les interventions qu'ils réalisent.

Cette possibilité leur serait ouverte à **compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017**, pour une période de **trois ans**, un bilan devant intervenir dans les deux ans suivants la mise en œuvre de cette expérimentation, permettant d'évaluer l'utilité de la pérenniser.

Le dispositif proposé s'inscrirait dans le cadre juridique de droit commun applicable à la vidéoprotection, défini au titre V du livre II du code de la sécurité intérieure.

Ainsi, ce dispositif serait notamment soumis à une **autorisation préalable**, accordée par le représentant de l'État, après avis de la commission départementale de la vidéoprotection. Cette autorisation devrait prévoir également une **durée maximale de conservation des images**, ne pouvant en tout état de cause excéder **un mois**<sup>1</sup>.

Enfin, comme pour tous les autres systèmes de vidéoprotection, un contrôle pourrait être exercé à tout moment par la **commission départementale de vidéoprotection** sur le fonctionnement de ces dispositifs.

Le présent article prévoit en outre des modalités de mise en œuvre adaptées au dispositif particulier que sont les « *caméras-piéton* ».

Ainsi, ce dispositif ne pourrait être mis en œuvre que dans **les véhicules de transports publics de personnes et dans les emprises immobilières des exploitants de transports**.

Par ailleurs, l'enregistrement audiovisuel ne pourrait être déclenché que lorsque les agents interviendraient et ne pourrait donc pas s'effectuer de manière continue, pendant la durée d'une patrouille par exemple. L'article prévoit en outre que le déclenchement de l'enregistrement doit être **signalé** aux personnes filmées.

Enfin, l'article prévoit expressément que **les données enregistrées ne sont pas accessibles aux agents** équipés de ces caméras.

La mise en place de telles « *caméras-piétons* » fait actuellement l'objet d'une expérimentation au bénéfice des forces de l'ordre, qui devrait être pérennisée.

Ces dispositifs présentent un **double intérêt** : en premier lieu, ils permettent de constituer des éléments de preuve objectifs, en cas de contentieux ou de contestation des conditions dans lesquelles se sont déroulées l'intervention. En second lieu, ces dispositifs ont pour effet d'atténuer les tensions en cas de contrôle.

Dès lors, au regard de l'utilité de ces dispositifs et tout en constatant que leur mise en œuvre s'effectuerait, en tout état de cause, dans le cadre actuel applicable à la vidéoprotection, votre commission a adopté l'article 1<sup>er</sup> *ter* **ainsi rédigé**.

---

<sup>1</sup> L'exception selon laquelle ces enregistrements peuvent être conservés au-delà de ce délai en cas d'enquête de flagrant délit, d'enquête préliminaire ou d'information judiciaire s'appliquerait également.

---

*Article 2*

(art. L. 2251-5, L. 2251-6 [nouveau], L. 2251-7 [nouveau]  
et L. 2251-8 [nouveau], L. 2252-2 [nouveau])

**Contrôle par les forces de l'ordre, pour le compte  
du représentant de l'État dans le département,  
des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP**

Le présent article autoriserait les forces de l'ordre à **contrôler les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP**, au bénéfice du représentant de l'État dans le département.

En l'état du droit, les agents des services internes de la SNCF et de la RATP ne font en effet l'objet actuellement que d'un **contrôle interne par l'entreprise**.

• *La mise en place d'un contrôle externe très limité des services internes de sécurité dans le texte transmis au Sénat*

Le présent article s'inspire de l'article L. 611-2 du code de la sécurité intérieure. Toutefois, alors que dans le cadre de cet article, les agents de police ou de la gendarmerie effectuent ces contrôles pour le compte du **représentant de l'État dans le département** ainsi qu'au bénéfice du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS), cet article prévoit que ces contrôles seraient effectués **pour le compte du représentant de l'État dans le département** ou pour le compte du préfet de police à Paris, dans la mesure où la surveillance générale de la SNCF (SUGE) comme le groupe de protection et de sécurisation des réseaux de la RATP (GPSR) ne sont pas soumis au contrôle du CNAPS.

Dans le cadre de ce contrôle externe, l'exploitant recevrait un signalement par les policiers ou gendarmes en cas de non-respect par leurs agents des conditions de moralité ou de comportement imposées par l'article L. 2251-2 du code des transports pour exercer ces activités, pouvant consister en :

- une condamnation à une peine correctionnelle ou criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ;

- un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

- la commission d'actes contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État.

Enfin, une **sanction pénale** serait prévue pour les agents des services qui s'opposeraient aux contrôles en prévoyant qu'un tel comportement est puni d'une peine d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, au sein d'un article L. 2252-2 nouveau, transposant dans le code des transports les dispositions de l'article L. 617-14 du code de la sécurité intérieure.

À l'initiative du président de la commission des lois de l'Assemblée nationale, un amendement a été adopté visant à prévoir qu'un bilan national annuel des contrôles effectués par les forces de l'ordre est adressé au Défenseur des droits. Au même article, à l'initiative du président de la commission des lois de l'Assemblée nationale, un amendement avait prévu que le CNAPS contrôle la formation délivrée aux agents des services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF. Toutefois, cette disposition a été **supprimée** en séance publique et remplacée par l'obligation d'édicter un **code de déontologie** et le **principe d'une formation continue des agents**, au sein de deux articles nouveaux du code des transports.

Enfin, les députés ont précisé que les services de police ou de gendarmerie habilités à effectuer ces contrôles seraient désignés par arrêté.

• *Le nécessaire renforcement du contrôle externe des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP par le CNAPS*

L'augmentation des prérogatives des agents des services internes de sécurité justifie **d'accentuer substantiellement les contrôles externes** opérés sur ces agents, comme l'a observé la mission d'information relative à la sécurité dans les transports (recommandation n° 10).

Le dispositif de l'article L. 2251-6 nouveau, proposé par le texte transmis, ne remplirait que partiellement cet objectif, dans la mesure où l'exercice de ce contrôle pour le seul compte du représentant de l'État dans le département risque de **diluer** ce contrôle, sans permettre de disposer d'une vision générale de l'activité de la SUGE, qui intervient sur l'ensemble du territoire national.

En outre, le contrôle relativement similaire qui existait par les autorités de la police et de la gendarmerie sur les sociétés privées de sécurité, avant l'installation du CNAPS en 2012, se caractérisait par sa faible efficacité, comme le relevait Xavier Latour : « *La pratique laisse néanmoins entrevoir une réalité un peu différente. Il est en effet permis de douter de la capacité matérielle de la police et de la gendarmerie de se préoccuper sérieusement du bon fonctionnement des sociétés de sécurité dans un contexte qui les appelle sur d'autres terrains. À l'exception notable de contrôles exercés par des services antiterroristes sur l'efficacité de certains dispositifs (en particulier aéroportuaires), police et gendarmerie demeurent peu impliquées* »<sup>1</sup>.

Au regard de son expertise en matière de sécurité privée, le CNAPS semble être l'autorité la mieux à même de superviser ces contrôles.

---

<sup>1</sup> Latour (X.), *La puissance publique et les contrôles exercés sur les entreprises de sécurité privée*, AJDA 2009, p. 800.

---

Soumettre totalement les services internes de sécurité privée de la SNCF et de la RATP au contrôle du CNAPS serait juridiquement la solution la plus pertinente, dans la mesure où :

- d'une part, l'activité de sécurité privée prévue à l'article L. 611-1 1° du code de la sécurité intérieure ne diffère pas des fonctions exercées par les agents de la SUGE ou du GPSR,

- et, d'autre part, les entreprises privées peuvent se doter de services internes de sécurité, qui font l'objet d'un contrôle complet du CNAPS (article L. 612-25). Ces entreprises peuvent être des établissements publics industriels et commerciaux, ce qu'est la SNCF.

Cette solution a d'ailleurs déjà été retenue par votre commission, lors de l'examen par le Sénat du **projet de loi relatif à la protection des navires**<sup>1</sup>.

Cette activité privée de sécurité n'était initialement pas soumise aux dispositions du code de la sécurité intérieure. Elle a été finalement intégrée au sein de celui-ci, à l'initiative de votre rapporteur, notre collègue Alain Richard, au regard notamment des nombreux inconvénients résultant de l'écriture de dispositions équivalentes dans deux codes.

Notre collègue a d'ailleurs relevé lors de l'examen du rapport de la mission d'information relative à la sécurité dans les transports, que soumettre les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP au contrôle du CNAPS serait la solution la plus pertinente<sup>2</sup>.

Toutefois, cette solution ne semble pas encore mûre et entraînerait en tout état de cause, un surcroît d'activité important pour le CNAPS.

En revanche, une solution de moyen terme pourrait être mise en œuvre consistant à confier au CNAPS des missions de suivi ou de surveillance plus souple des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, dans l'esprit d'ailleurs de l'amendement de la commission des lois de l'Assemblée nationale prévoyant un contrôle de celui-ci sur la formation.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-14** de votre rapporteur et un **amendement COM-63** identique de notre collègue Alain Fouché, rapporteur pour avis, prévoyant que le bilan national et annuel des actions entreprises dans le cadre de l'article instaurant le contrôle externe fait l'objet d'une communication au CNAPS, dans les mêmes conditions que pour le Défenseur des droits.

---

<sup>1</sup> Rapport n° 522 (2013-2014) pour avis de M. Alain Richard, fait au nom de la commission des lois, déposé le 13 mai 2014.

<sup>2</sup> Le compte rendu de l'examen du rapport d'information de la mission conjointe sur le renforcement de la sécurité dans les transports est consultable à l'adresse suivante : <http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20160111/lois.html#toc4>

Il a semblé en outre inutile de prévoir l'obligation de créer un code de déontologie spécifique, celui des agents privés de sécurité pouvant tout autant s'appliquer - élaboré par le CNAPS, il s'applique déjà à des activités extrêmement variées de la sécurité privée -, en modifiant à cet effet les dispositions applicables de l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure et en opérant un renvoi à ces dispositions dans le code des transports (**amendement COM-15** de votre rapporteur et **amendement COM-64** identique de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis).

Enfin, votre commission a adopté un **amendement COM-13** de son rapporteur et un **amendement COM-62** identique de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis, visant à soumettre au contrôle du CNAPS la formation des agents de sécurité interne de la SNCF et de la RATP.

Par ailleurs, votre commission estime qu'il est plus lisible d'opérer un renvoi à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article L. 617-14 du code de la sécurité intérieure par l'article L. 2251-5 du code des transports, plutôt que de créer un article autonome au sein du code des transports réprimant l'obstacle aux contrôles des services internes de sécurité. Elle a donc adopté un **amendement COM-12** en ce sens ainsi qu'un **amendement** rédactionnel **COM-16**.

Votre commission a adopté l'article 2 **ainsi modifié**.

### *Article 3*

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

#### **Élargissement des cas de dispense du port de la tenue professionnelle**

Cet article a pour objet d'**étendre les possibilités** d'intervention en **tenue civile** des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

En application de l'article L. 2251-3 du code des transports, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP partagent avec les autres agents de sécurité privée l'obligation d'intervenir dans une tenue professionnelle, qui ne doit entretenir aucune confusion avec celle des agents des services publics, en particulier les tenues des agents des forces de l'ordre. L'intervention en tenue civile ne peut, quant à elle, qu'être « *exceptionnelle* ».

Le présent article élargit donc les conditions dans lesquelles les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP peuvent intervenir en tenue civile.

Cet article a été **simplifié** par les députés. En effet, l'article de la proposition de loi initiale prévoyait les cas dans lesquels les agents des services internes de sécurité auraient été dispensés du port de la tenue professionnelle, en restreignant cette possibilité aux lieux exposés à certaines formes de délinquance, dont le terrorisme, la délinquance organisée ou les infractions au code des transports.

---

Les députés ont préféré renvoyer la définition de ces cas de dispense au pouvoir réglementaire, au sein d'un article L. 2251-3-1 nouveau, en supprimant simplement la mention au sein de l'article L. 2251-3 selon laquelle les agents ne peuvent intervenir en dispense de tenue professionnelle qu'à titre « exceptionnel ».

Par ailleurs, a été également ajoutée par les députés l'obligation pour les agents des services internes de sécurité de **présenter leur carte professionnelle à toute personne qui en ferait la demande**, à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable.

Le rapport précité sur la sécurité dans les transports retient la nécessité d'élargir les possibilités de dispense du port de tenue professionnelle, qui permettrait de développer l'efficacité de ces unités<sup>1</sup>.

Toutefois, cette possibilité élargie d'intervention en tenue civile, combinée à la possibilité de porter une arme dans ces circonstances, nécessite une **coordination efficace** avec les forces de l'ordre, au regard des risques de méprises<sup>2</sup>.

Ainsi, l'encadrement de cette possibilité pour les agents de la SNCF et de la RATP, par l'article 6 du décret n° 2007-1322 du 7 septembre 2007 relatif à l'exercice des missions des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et pris pour l'application des articles 11-1 et 11-3 de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983, est strict. Cet article ne prévoit actuellement cette possibilité que si les agents effectuent une **mission de sécurisation des emprises immobilières non accessibles au public** et sont exposés dans ce cadre à des **risques particulièrement élevés**. Dans ce cas, cet article impose, d'une part, **l'autorisation préalable par le représentant de l'État dans le département** et, d'autre part, la rédaction **d'un ordre de mission** par le responsable du service interne de sécurité, porté à la connaissance du procureur de la République ainsi que des services de la police et de la gendarmerie nationales territorialement compétents, avant le début de la mission.

Ces modalités d'autorisation nécessiteraient *a fortiori* d'être étendues à tous les nouveaux cas dans lesquels les agents pourraient intervenir en civil tout en disposant d'une arme.

La garantie proposée par les députés consistant à rendre obligatoire la présentation de la carte professionnelle à toute personne en faisant la demande, apparaît relativement faible. Elle n'a pas de valeur législative et reprend une des dispositions du code de déontologie (article 25) applicable aux personnes exerçant des activités privées de sécurité. Or, votre

---

<sup>1</sup> Proposition n° 9 : Étendre les possibilités de travailler en tenue civile pour les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

<sup>2</sup> Une équipe de la SUGE ou du GPSR en civil et armée pourrait être assimilée à un groupe terroriste par les forces de l'ordre intervenant sur le même réseau sans avoir été avertis de leur présence.

commission a étendu aux activités internes de sécurité exercées par la SUGE et par le GPSR l'application de ce code de déontologie.

Par ailleurs, cette obligation ne règle pas le risque de « tir ami » entre des unités de police ou de sécurité privée ne se reconnaissant pas.

Pour éviter toute méprise, il est proposé de prévoir qu'à l'instar des policiers agissant en civil, les agents des services internes agissant en civil doivent présenter, de façon visible, **un moyen d'identification** (carte professionnelle ou brassard par exemple), dès lors qu'ils **interviennent**. Ce moyen ne doit pas prêter confusion avec un moyen d'identification utilisé par les forces de l'ordre. Au regard de l'importance de cette garantie pour la sécurité des personnes, il est proposé de l'imposer explicitement à l'article L. 2251-3 du code des transports.

Au regard des nombreux changements apportés, un **amendement COM-17** de votre rapporteur et un **amendement COM-65** identique de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis, ont procédé à la réécriture du présent article.

Votre commission a adopté l'article 3 **ainsi modifié**.

*Article 3 bis*

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

**Possibilité de contrôle préalable avant le recrutement et l'affectation de personnels au sein de la SNCF, de SNCF mobilités, de SNCF réseau et de la RATP**

Cet article, inséré par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des lois, permettrait de faire précéder d'une **enquête administrative préalable** le recrutement et l'affectation d'agents de la SNCF, de SNCF mobilités, de SNCF réseau et de la RATP à des postes considérés comme pouvant présenter un risque pour la sécurité des personnes ou des biens.

Plusieurs dispositions législatives permettent la mise en œuvre d'enquêtes administratives préalables si les fonctions remplies par l'agent nécessitent qu'il ait connaissance d'informations classifiées au titre du **secret de la défense nationale** (articles L. 2311-1 et R. 2311-7 du code de la défense) ou qu'il accède à un **point d'importance vitale** (article R. 1332-22-1 du code de la défense) et pour un grand nombre d'emplois, publics ou privés, intéressant notamment la sécurité.

Enfin, l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure prévoit la possibilité de mener des enquêtes administratives préalablement au recrutement et à l'affectation d'agents, publics ou privés, exerçant des activités considérées comme sensibles, dans un certain nombre de secteurs, en particulier la sécurité.



---

Le présent article a pour objet de créer un article L. 114-2 nouveau au sein du code de la sécurité intérieure, afin de permettre que le recrutement ou l'affectation d'agents au sein des trois établissements publics constituant la SNCF et de la RATP puissent être **précédés d'une enquête administrative** permettant de vérifier que la personne ne présente pas un risque pour la sécurité des personnes et des biens. En effet, **certaines activités au sein des entreprises de transport peuvent être sensibles, sans pour autant impliquer la connaissance d'informations classifiées ou l'accès à des points d'importance vitale ou sans entrer dans le champ de l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure.**

Dans leur rapport sur la sécurité dans les trains, les auteurs avaient préconisé qu'il soit procédé à un tel contrôle des agents des entreprises de transport occupant des emplois sensibles, pouvant présenter des risques pour la sécurité des personnes ou des biens (recommandation n° 14). **Il ne s'agit donc pas de procéder à des contrôles systématiques des employés des entreprises de transport**, ce qui aurait pour effet de saturer les services du ministère de l'intérieur en charge de ces enquêtes.

Les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens, peuvent d'ailleurs faire l'objet d'une enquête administrative préalable, en application de l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure précité.

Dès lors, il ne semble pas justifié de prévoir un article L. 114-2 nouveau spécifique pour les établissements publics constituant la SNCF ou pour la RATP mais il conviendrait d'étendre le champ d'application de l'article L. 114-1 du code de la sécurité intérieure aux **entreprise de transport collectif de personnes.**

En effet, dans sa rédaction issue de l'Assemblée nationale, l'article excluait de son champ d'application les autres entreprises de transport dont il pourrait être justifié que le personnel fasse l'objet d'une enquête administrative préalable. Par ailleurs, en cas de changement de la structuration des entreprises citées nommément, l'article deviendrait partiellement inopérant.

D'autre part, cet article L. 114-2 nouveau ne permettrait pas de mener des enquêtes administratives une fois que la personne a fait l'objet de la décision de recrutement, d'affectation, d'autorisation, d'agrément ou d'habilitation, alors même que son comportement peut changer dans des délais parfois très rapides.

Il conviendrait donc de modifier cet article en ce sens pour permettre cette possibilité, à la demande de l'employeur.

Enfin, cet article serait complété pour prévoir expressément que l'employeur est avisé du résultat de l'enquête administrative menée.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-18** de son rapporteur et un **amendement COM-66** identique de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis, réécrivant l'article L. 114-2 du code de la sécurité intérieure pour en élargir le champ au secteur du transport collectif de personnes et permettre la demande d'une enquête administrative postérieurement à un recrutement, une affectation, une autorisation, un agrément ou une habilitation.

Votre commission a adopté l'article 3 *bis* **ainsi modifié**.

*Article 4*

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

**Constat par les agents de police judiciaire  
des infractions à la police des transports**

Cet article étendrait aux **agents de police judiciaire** la possibilité de constater l'ensemble des infractions à la police des transports et non pas seulement les contraventions à la police des transports.

Les agents de police judiciaire sont définis par l'article 20 du code de procédure pénale. Il s'agit des agents de la police nationale et des gendarmes n'ayant pas la qualité d'officiers de police judiciaire. L'article 20-1 du code de procédure pénale prévoit en outre que des fonctionnaires de la police nationale ou de la gendarmerie retraités, ayant eu la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire peuvent bénéficier de la qualité d'agent de police judiciaire, à l'occasion des périodes de réserve qu'ils effectuent.

L'article 20 du code de procédure pénale prévoit que les agents de police judiciaire peuvent constater les crimes, les délits et les contraventions.

Au regard des volumes des personnes transitant dans les gares ou du nombre de voyageurs empruntant les transports collectifs de voyageurs, il est justifié d'étendre les catégories de personnes autorisées à veiller au respect des dispositions de la police ferroviaire.

Votre commission a adopté l'article 4 **sans modification**.

*Article 4 bis*

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

**Accès au fichier du permis de conduire pour les entreprises  
exerçant une activité de transport public de voyageurs ou de marchandises**

Cet article, introduit à l'initiative de notre collègue député Marie Le Vern a pour objet de permettre aux **entreprises exerçant une mission de transport public routier de voyageurs ou de marchandises** de consulter le **fichier du permis de conduire** défini à l'article L. 225-1 du code de la route.

---

Par ailleurs, cet article procéderait à diverses modifications des articles du code de la route relatifs aux autorités pouvant consulter ce fichier, en supprimant, d'une part, la mention selon laquelle les autorités habilitées à consulter ce fichier à l'article L. 225-4 peuvent le consulter **directement** et, d'autre part, la mention selon laquelle les éléments sont transmis « *sur la demande* » des personnes autorisées à recevoir ces éléments, au motif que ces précisions relèvent du pouvoir réglementaire. Ces modifications concerneraient également le fichier SIV (système d'immatriculation des véhicules).

Le lien de ces dispositions avec l'objet du texte est relativement faible, dans la mesure où la vérification par les transporteurs publics routiers de voyageurs ou de marchandises des données relatives au permis de conduire de leurs salariés ne permet pas en soi de déceler une menace contre les personnes ou les biens ou de lutter contre la fraude. Toutefois, au regard du nombre important de bénéficiaires du droit d'accès à ce fichier et de la portée relativement faible des données qui y sont contenues, il n'est pas injustifié que ces acteurs disposent de ce droit d'accès.

Par ailleurs, la suppression de la qualification de l'accès à l'article L. 225-4 est nécessaire, dans la mesure où il n'existe qu'un accès direct à ce fichier<sup>1</sup>. Or, *a contrario*, cette mention expresse semble accréditer que les personnes citées à l'article L. 225-5 n'auraient qu'un accès indirect à ce fichier. En réalité, pour les personnes relevant de ce dernier article, l'accès est restreint, mais direct.

Votre commission a adopté l'article 4 *bis* **sans modification**.

*Article 4 ter*  
(art. 131-31 du code pénal)

### **Interdiction de séjour dans certains lieux**

Cet article, introduit à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des lois de l'Assemblée nationale, a pour objet d'ajouter une énumération **non exhaustive** de lieux pouvant faire l'objet d'une **interdiction de séjour** décidée par une juridiction.

L'article 131-31 du code pénal permet en effet à une juridiction d'interdire à une personne condamnée de paraître dans des lieux déterminés par elle. Cette interdiction de se présenter dans certains lieux est limitée à cinq ans pour les délits et à dix ans pour les crimes.

Dans sa rédaction actuelle, l'article 131-31 ne prévoit aucune restriction quant aux lieux pouvant faire l'objet de cette interdiction.

---

<sup>1</sup> Un accès indirect à un fichier consiste à ce que la CNIL s'assure, pour le compte du demandeur, de la régularité des données du fichier concerné, sans l'en aviser du contenu.

La modification proposée par les députés, consistant à énumérer de manière non exhaustive des lieux en lien avec le transport public de voyageurs pouvant faire l'objet de cette interdiction, n'apparaît donc pas nécessaire.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-19 supprimant l'article 4 ter**.

#### *Article 5*

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

#### **Règles de compétence spécifiques pour ordonner des contrôles à bord des véhicules de transports ferroviaires de passagers**

Cet article a pour objet **d'adapter les règles de compétence territoriale des procureurs de la République** au transport ferroviaire, en créant un article 78-7 nouveau au sein du code de procédure pénale.

En effet, l'article 43 du code de procédure pénale prévoit plusieurs critères de compétence territoriale, le critère principal généralement retenu étant celui du **lieu dans lequel sont commis les faits**.

Or, dans la mesure où, lors de son trajet, un train traverse les ressorts territoriaux de plusieurs procureurs de la République, les règles de compétence territoriale de droit commun créent une incertitude quant au procureur de la République compétent pour ordonner des réquisitions aux fins de contrôler l'identité de personnes dans des lieux déterminés aux fins de recherche et de poursuite d'infractions particulières (article 78-2 alinéa 6 du code de procédure pénale) ou pour procéder à des contrôles d'identité combinés à des fouilles de véhicules<sup>1</sup> (article 78-2-2 du code de procédure pénale).

Cet article donnerait donc au procureur de la République du ressort de **la gare de départ** la compétence pour décider la mise en œuvre de contrôles et vérifications prévus par les articles 78-2 et 78-2-2 du code de procédure pénale précités. En revanche, en cas de gare de départ à l'étranger, le **procureur de la République du ressort de la gare d'arrivée** serait compétent pour décider de ces mesures.

Les procureurs de la République des ressorts des gares de transit seraient informés.

L'article 78-7 créé par le présent article procède à une simplification comparable de la compétence territoriale des officiers de police judiciaire et des agents de police judiciaire, en modifiant l'article 18 du code de procédure pénale.

Le dernier alinéa de cet article prévoit déjà que l'officier de police judiciaire (OPJ) ou les agents de police judiciaire (APJ) sont compétents sur

---

<sup>1</sup> Cet article serait complété par l'article 6 de la présente proposition de loi, pour prévoir la possibilité de fouiller les bagages dans les mêmes conditions.

---

**l'étendue de la zone de défense de leur service d'affectation** quand ils exercent leur mission dans les **véhicules affectés au transport collectif de voyageurs** ou dans **les lieux destinés à l'accès à ces moyens de transport**.

Cet article serait complété pour permettre au procureur de la République de prévoir, le cas échéant, que ces OPJ ou ces APJ peuvent être compétents pour **l'ensemble du trajet d'un véhicule de transport public de voyageurs**.

Les règles de droit commun de la compétence territoriale des procureurs de la République font parfois l'objet d'adaptations, pour certains délits, pour protéger par exemple la victime. Ainsi, l'article 382 du code de procédure pénale dispose que le tribunal du domicile ou de la résidence de la personne qui doit recevoir la pension est également compétent.

L'assouplissement proposé par le présent article est bienvenu et permettrait de mettre en œuvre des contrôles d'identité avec plus de réactivité et de souplesse.

À l'initiative de son rapporteur, votre commission a adopté deux **amendements rédactionnels (COM-20 et COM-21)**.

Votre commission a adopté l'article 5 **ainsi modifié**.

#### *Article 6*

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

### **Extension des possibilités de fouille préventive aux bagages et aux véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs**

Cet article a pour objet de modifier les articles 78-2-2 et 78-2-4 du code de procédure pénale permettant la mise en œuvre de **contrôles d'identité** pour prévenir des atteintes contre les personnes ou les biens, pour étendre leur champ d'application à la **fouille des bagages au sein de véhicules et d'emprises immobilières des transports publics de voyageurs**.

L'article 78-2-2 permet un contrôle préventif, autorisé par le procureur de la République. L'article 78-2-4 autorise les officiers de police judiciaire à décider de la mise en œuvre d'un contrôle préventif.

• *Le contrôle hybride de l'article 78-2-2 du code de procédure pénale : un contrôle préventif autorisé par le procureur de la République*

L'article 78-2-2 du code de procédure pénale permet au procureur de la République de requérir, pour une durée de vingt-quatre heures renouvelable, et pour des lieux qu'il détermine, les officiers de police judiciaire pour effectuer des contrôles d'identité mais également pour fouiller les véhicules présents sur la voie publique, afin de rechercher certaines infractions limitativement énumérées :

- les actes de terrorisme (articles 421-1 à 421-6 du code pénal) ;

- les infractions en matière de prolifération des armes de destruction massive et de leurs vecteurs ;
- les infractions en matière d'arme et d'explosifs ;
- les infractions en matière de vol et de recel ;
- les infractions en matière de trafic de stupéfiants.

Ce contrôle est de nature **administrative** mais il est autorisé par une autorité judiciaire et non par l'administration, ce qui permet d'opérer des contrôles et des fouilles de manière **systematique** dans le lieu déterminé et pour la durée fixée par le procureur de la République, ce que le Conseil constitutionnel n'autorise pas dans le cadre d'un contrôle exercé sous le contrôle d'une autorité administrative.

#### **Plusieurs garanties sont prévues.**

En premier lieu, le véhicule ne peut être immobilisé que le temps « *strictement nécessaire* » à la visite. Le conducteur doit être **présent**. Si le véhicule est en stationnement, une personne extérieure à l'administration doit assister à la visite.

En outre, le propriétaire du véhicule peut demander la rédaction d'un procès-verbal.

Enfin, si le véhicule est aménagé à usage d'habitation, les règles de la perquisition et de la visite domiciliaire s'appliquent.

Le présent article étendrait cette procédure à **la fouille des bagages**, tout en restreignant cette possibilité aux seuls contrôles au sein des véhicules et des emprises immobilières des transports publics de voyageurs.

Toutefois, la rédaction adoptée présente des difficultés rédactionnelles, dans la mesure où les garanties importantes pour les personnes faisant l'objet d'une fouille de leur véhicule prévue par l'article 78-2-2 du code de procédure pénale ne seraient pas applicables aux personnes dont les bagages sont fouillés. Or, le fait que la fouille s'effectue en présence de la personne apparaît en particulier essentiel.

En conséquence, à l'initiative de son rapporteur, votre commission a procédé à la réécriture de l'article 78-2-2 du code de procédure pénale, afin d'étendre aux personnes dont les bagages font l'objet d'une fouille les garanties actuellement applicables aux conducteurs.

#### **• *L'extension du contrôle administratif de l'article 78-2-4 du code de procédure pénale***

L'article 78-2-4 autorise **la fouille de véhicules dans un cadre de police administrative**, pour « *prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens* », par un officier de police judiciaire (OPJ) ou sur ordre de celui-ci par des agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints, **avec l'accord du conducteur**. Toutefois, cet article prévoit la

---

possibilité de surmonter le refus du conducteur, **si le procureur de la République l'autorise**. Le même article prévoit que le véhicule peut être retenu **trente minutes** au plus en attendant ces réquisitions.

Les garanties applicables sont les mêmes que celles prévues par l'article 78-2-2 du code de procédure pénale précité.

Le dispositif de l'article 78-2-4 serait étendu par le présent article à la fouille des bagages dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.

Cette disposition a fait l'objet d'une importante modification par les députés : **l'obligation d'une autorisation préalable donnée par le procureur de la République pour surmonter un refus** a en effet été **supprimée**, en considérant que cette mesure se situant dans un cadre administratif, il était inutile de prévoir une autorisation préalable du procureur de la République, qui est une autorité judiciaire.

Toutefois, les contrôles et vérifications d'identité en cause, qu'ils soient administratifs ou judiciaires, sont placés sous le contrôle contentieux du **juge judiciaire**.

Le dispositif adopté par les députés ferait en outre coexister deux régimes distincts au sein d'un même article, en prévoyant que le refus d'un conducteur doit être surmonté par une autorisation du procureur de la République, alors que le refus de laisser fouiller ses bagages ne nécessiterait pas une telle autorisation pour être effectué. Pourtant, le degré d'atteinte au droit est le même, puisqu'une fouille de bagage est assimilée à une **perquisition**.

En conséquence, votre commission a aligné le régime de fouille des bagages sur celui des véhicules en rétablissant une **autorisation du procureur pour surmonter le refus de son propriétaire de les voir fouillés**.

Par ailleurs, un délai maximal de mise à disposition de l'OPJ de **trente minutes**, en attendant la décision du procureur de la République, serait applicable comme pour l'immobilisation des véhicules.

Au regard des importantes modifications de structure des articles 78-2-2 et 78-2-4 du code de procédure pénale, votre commission a adopté un **amendement COM-22** réécrivant globalement ces deux articles et opérant une coordination formelle à l'article 78-2-3 du code de procédure pénale.

Votre commission a adopté l'article 6 **ainsi modifié**.

*Article 6 bis AA (nouveau)*  
(art. L. 1632-2-1 [nouveau] du code des transports)  
**Possibilité d'une transmission en temps réel des images  
réalisées au sein des véhicules et emprises immobilières  
de transports publics aux forces de l'ordre**

Cet article, inséré par votre commission par un **amendement COM-23** de votre rapporteur et un **amendement COM-67** identique de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis, a pour objet d'autoriser **la transmission en temps réel d'images de vidéoprotection** réalisées au sein des véhicules et emprises immobilières de transport public aux **forces de l'ordre**.

La rédaction de l'article L. 1632-2-1, qu'introduirait le présent article dans le code des transports, s'inspire de celle de l'article L. 126-1-1 du code de la construction et de l'habitat qui permet la transmission en temps réel aux forces de l'ordre d'images de vidéoprotection prises dans les parties communes des immeubles collectifs à usage d'habitation.

L'article L. 126-1-1 a été créé par la loi n ° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

Sa rédaction prend en compte la décision du Conseil constitutionnel n° 2010-604 DC du 25 février 2010, *Loi renforçant la lutte contre les violences de groupes et la protection des personnes chargées d'une mission de service public*. Dans cette décision, le Conseil constitutionnel avait **censuré** une disposition organisant de manière générale le transfert d'images prises dans les parties communes des immeubles vers les forces de l'ordre. Le Conseil constitutionnel avait en effet considéré que le législateur n'avait pas épuisé sa compétence<sup>1</sup>.

À la suite de cette décision, un dispositif précisé avait été adopté lors de l'examen de la loi du 14 mars 2011 précitée.

Ainsi, cette possibilité a été restreinte aux seules « *circonstances exceptionnelles faisant redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens et aux personnes* » et la transmission a été limitée au temps nécessaire à l'intervention des forces de l'ordre.

Enfin, la convention précisant les modalités de cette transmission doit être soumise à la commission départementale de vidéoprotection qui peut, le cas échéant, demander au représentant de l'État d'en renforcer le contenu.

Le régime de transmission des images réalisées en vue de la protection des véhicules et emprises immobilières des transports publics de

---

<sup>1</sup> *Décision n° 2010-604 DC du 25 février 2010, Loi renforçant la lutte contre les violences de groupes et la protection des personnes chargées d'une mission de service public.*



---

voyageurs serait le même que celui applicable aux images captées dans les parties communes des immeubles d'habitation.

Cette transmission serait autorisée par l'autorité organisatrice de transport et l'exploitant de service de transport. Une convention conclue entre ces deux acteurs et le représentant de l'État dans le département fixerait les modalités de cette transmission vers les forces de l'ordre.

Comme l'a relevé la mission d'information, commune à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et à la commission des lois, relative au renforcement de la sécurité des transports terrestres face à la menace terroriste<sup>1</sup>, la transmission d'images collectées par un opérateur privé aux forces de l'ordre nécessite un **fondement législatif** ; en effet, cette possibilité dépasse le cadre de l'autorisation initiale accordée à une personne privée pour mettre en place un système de vidéoprotection.

Cet article traduit donc la recommandation n° 4 de la mission précitée. D'une manière générale, les auteurs du rapport ont en effet recommandé de privilégier une vidéoprotection « active » plutôt que la mise en place de simples enregistrements.

En tout état de cause, les données ainsi transmises, notamment par voie hertzienne, devront faire l'objet d'une sécurisation ou d'un cryptage, afin d'éviter leur interception. Par ailleurs, les obstacles techniques à la mise en œuvre d'un tel système dans les véhicules sont réels, mais pourront être surmontés à terme.

Votre commission a adopté l'article 6 *bis* AA **ainsi rédigé**.

*Article 6 bis A*

**Remise de rapport relatif aux dispositions prises  
pour sécuriser les trains en matière de dispositifs anti-intrusion  
dans la cabine du conducteur et de dispositifs permettant  
d'arrêter à distance les trains pour prévenir un détournement terroriste**

Cet article, adopté lors de l'examen en séance publique de la présente proposition de loi, à l'initiative de notre collègue député Philippe Goujon, a pour objet de prévoir que le Gouvernement remettrait au Parlement un rapport, au plus tard le 30 juin 2016, sur les **dispositions prises pour sécuriser les trains en matière de dispositifs anti-intrusion dans la cabine du conducteur et de dispositifs permettant d'arrêter à distance les trains pour prévenir un détournement terroriste**.

**Votre commission n'est pas favorable aux demandes de rapports**, qui répondent le plus souvent à une volonté d'affichage. Par ailleurs, les délais dans lesquels ces rapports sont fournis - lorsqu'ils le sont - en

---

<sup>1</sup> Le rapport est consultable à l'adresse suivante : <http://www.senat.fr/notice-rapport/2015/r15-291-notice.html>

amoindrissent l'utilité pour le Parlement. Il est de plus toujours loisible aux commissions compétentes de se saisir des différents sujets évoqués dans le cadre de leurs travaux de contrôle de l'action du Gouvernement.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-24 supprimant** l'article 6 bis A.

*Article 6 bis*

(art. L. 2241-2, L. 2241-10 [nouveau], L. 2241-11 [nouveau],  
3114-1 du code des transports)

**Obligation pour les personnes voyageant en fraude de pouvoir justifier de leur identité et possibilité pour les entreprises de transport routier, ferroviaire ou guidé de subordonner le voyage de leurs passagers à la détention d'un titre de transport nominatif**

Cet article, inséré par les députés à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, a pour objet, d'une part, de **créer une contravention** pour les personnes voyageant en fraude n'étant pas en mesure de justifier de leur identité et, d'autre part, de donner la possibilité aux entreprises de transport routier, ferroviaire ou guidé de subordonner le voyage de leurs passagers à la détention d'un **titre de transport nominatif**.

• *L'obligation de justifier de son identité pour les fraudeurs*

Cet article créerait un article L. 2241-10 dans le code des transports prévoyant que pour les seuls passagers ne disposant pas d'un titre de transport valable et qui ne régularisent pas immédiatement leur situation, le fait de ne pas pouvoir justifier de leur identité les exposerait au paiement d'une **contravention de troisième classe**.

Le dispositif proposé par l'article L. 2241-10 nouveau serait relativement peu opérant.

Actuellement, en cas de fraude constatée, les agents assermentés et agréés peuvent relever l'identité, sans autre conséquence, en cas de refus du contrevenant, que celle de pouvoir appeler un OPJ afin de procéder à une vérification d'identité, en application de l'article 78-3 du code de procédure pénale.

Le dispositif proposé consiste à créer un **nouveau cas de contravention**, en cas de non-détention d'une pièce d'identité pour les personnes étant en situation de fraude. Toutefois, il est probable que les contrevenants ne présenteront pas davantage de titre d'identité aux agents de la SNCF et de la RATP.

Par ailleurs, **la détermination des contraventions relève du pouvoir réglementaire**, comme l'a précisé le Conseil constitutionnel dans sa

décision n° 73-80 L du 28 novembre 1973<sup>1</sup>. Sans faire de ce principe, une cause d'inconstitutionnalité, puisque le pouvoir législatif peut empiéter sur le domaine réglementaire sans risquer une censure, en application de la jurisprudence dite « *Blocage des Prix et des revenus* »<sup>2</sup>, il est cependant essentiel de maintenir la distinction entre les domaines de la loi et du règlement qui est un gage essentiel de qualité et de clarté du droit.

- *Les billets nominatifs*

Un article L. 2241-11 nouveau autoriserait les entreprises de transport routier, ferroviaire ou guidé à subordonner le voyage de leurs passagers à la **détention d'un titre de transport nominatif** imposant ainsi au passager de présenter un titre d'identité valable.

Ce sujet a été abordé par la mission d'information relative à la sécurité dans les transports ; il en ressort que ce choix est **possible sans texte législatif** et relève de la seule décision des opérateurs.

En conséquence, ces dispositions ne sont pas davantage justifiées.

Aussi, par un **amendement COM-25** de son rapporteur, votre commission a **supprimé** l'article 6 bis.

*Article 6 ter*

(art. L. 2261-1 nouveau du code des transports)

**Conventions entre le représentant de l'État dans le département  
et les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres  
et leurs exploitants**

Cet article, inséré par les députés à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, a pour objet, d'une part, d'affirmer le principe selon lequel les exploitants de transport sont « *tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés* » et, d'autre part, d'imposer la conclusion de conventions de sécurité entre le préfet et les autorités organisatrices de transport (AOT) et leurs exploitants.

Le premier alinéa de l'article L. 2261-1 nouveau serait purement déclaratif, le texte n'imposant pas aux AOT de se doter de services de sécurité internes soumis au chapitre VI du code de la sécurité intérieure mais en reconnaissant simplement la possibilité.

Au regard des risques pesant sur les services de transports collectifs, il est en effet justifié de prévoir que le préfet puisse disposer d'un document retraçant les actions de sécurité entreprises dans les réseaux et services de transports.

---

<sup>1</sup> Décision n° 73-80 L du 28 novembre 1973 *Nature juridique de certaines dispositions du Code rural, de la loi du 5 août 1960 d'orientation agricole, de la loi du 8 août 1962 relative aux groupements agricoles d'exploitation en commun et de la loi du 17 décembre 1963 relative au bail à ferme dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.*

<sup>2</sup> Décision n° 82-143 DC du 30 juillet 1982 *Loi sur les prix et les revenus.*

Toutefois, ce dispositif existe déjà dans le cadre du **conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance** (CLSPD) et du **conseil intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance** (CISPD), ces deux dispositifs comprenant des représentants des transports collectifs<sup>1</sup>.

Par ailleurs, le **conseil interministériel de prévention de la délinquance** (CIPD), présidé par le Premier ministre, comprend notamment le ministre chargé des transports (article D. 132-1 du code de la sécurité intérieure).

Dans son rapport pour l'année 2015, le CIPD indique d'ailleurs que la SNCF a créé un réseau de 270 correspondants siégeant dans les CLSPD et les CISPD.

Il ne semble donc pas utile de multiplier les instruments de pilotage de la lutte contre la délinquance et de les spécialiser sur des secteurs de délinquance précis, au risque de diluer l'action en la matière et de conduire à des phénomènes de déplacement de la délinquance. Par ailleurs, ces dispositions relèvent du règlement.

En conséquence, ces dispositions ne sont pas nécessaires. Aussi, par un **amendement COM-26** de son rapporteur, votre commission a **supprimé** l'article 6 *ter*.

#### *Article 6 quater*

Cet article, adopté par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, a été supprimé par les députés lors de son examen en séance publique.

#### *Article 6 quinquies*

#### **Remise de rapport**

Cet article, inséré à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, a pour objet de prévoir que le Gouvernement remettrait au Parlement un rapport, au plus tard le 30 juin 2016, sur l'opportunité de créer **une redevance de sûreté**.

Pour les raisons déjà évoquées à l'article 6 *bis* A, votre commission a adopté un **amendement COM-27** de votre rapporteur et un **amendement COM-61** identique de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis, supprimant l'article 6 *quinquies*.

---

<sup>1</sup> Respectivement aux articles D. 132-8 et D. 132-12 du code de la sécurité intérieure.

---

## TITRE II

### DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

#### *Article 7*

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

#### **Constat par les agents ou fonctionnaires habilités à constater les infractions à la police des transports du délit de vente à la sauvette**

Cet article a pour objet de permettre aux agents et fonctionnaires autorisés à constater les infractions à la police des transports ferroviaires ou guidés de **constater** également le **délit de « vente à la sauvette »**, lorsqu'il est commis dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.

La vente à la sauvette, réprimée par l'article 446-1 du code pénal, est le fait de vendre des biens mais aussi « *d'exercer toute autre profession* » dans des lieux publics, en violation des dispositions réglementaires relatives à la police de ces lieux. Ce délit est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende.

Actuellement, cet article coexiste avec l'article 80-9 du décret du 22 mars 1942 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, qui punit cette infraction d'une contravention de 5<sup>ème</sup> classe.

La constatation du délit de vente à la sauvette par les agents et fonctionnaires autorisés à constater les infractions à la police des transports ferroviaires ou guidés se justifie : ce comportement contrevient aux dispositions relatives à la police des transports, en permettant notamment la revente illégale de titres de transport. Par ailleurs, ce comportement peut également présenter diverses incidences en matière de sécurité, au regard des marchandises introduites dans les véhicules ou dans les emprises. Enfin, il semble nécessaire d'unifier les peines applicables pour ce délit : en effet, comme l'a relevé le rapporteur pour avis de la commission des lois de l'Assemblée nationale, la distorsion entre le décret de 1942 et le code pénal fragilise la répression de ce comportement.

Toutefois, il a semblé préférable à votre rapporteur d'introduire cette possibilité à l'article L. 2241-5 du code des transports, qui permet déjà aux agents et fonctionnaires autorisés à constater les infractions à la police des transports ferroviaires ou guidés d'appréhender des marchandises exposées ou à les détruire lorsqu'elles sont impropres à la consommation, plutôt que de modifier le I de l'article L. 2241-1 du code des transports qui établit la liste des personnes autorisées à constater les infractions à la police des transports. Votre commission a donc adopté un **amendement COM-28** de son rapporteur en ce sens.

Votre commission a adopté l'article 7 **ainsi modifié**.

*Article 8*

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

**Délit de fraude d'habitude dans les transports en commun**

Cet article a pour objet d'assouplir les conditions pour que le délit de fraude d'habitude dans les transports en commun soit constitué.

L'article L. 2242-6 du code des transports sanctionne de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait de voyager habituellement sans titre de transport valable. Le même article définit l'habitude comme le fait d'avoir fait l'objet d'au moins dix contraventions sur une période de douze mois n'ayant pas fait l'objet d'une **transaction** prévue par l'article 529-3 du code de procédure pénale.

L'article 529-3 du code de procédure pénale prévoit en effet la possibilité pour le contrevenant passible d'une contravention relevant des quatre premières classes à la police des services publics de transports ferroviaires ou de transports publics de personnes, d'accepter une transaction avec l'exploitant permettant **d'éteindre l'action publique**.

**Le régime de la transaction de l'article 529-3 du code de procédure pénale**

Pour les contraventions à la police des transports relevant des quatre premières classes, l'exploitant et le contrevenant peuvent conclure une **transaction**, - c'est-à-dire un contrat de droit privé - qui a pour effet **d'éteindre l'action publique, par le paiement d'une amende forfaitaire à l'opérateur**.

L'amende forfaitaire se compose d'une indemnité forfaitaire et d'une somme due au titre du transport (art. 529-4 du code de procédure pénale.)

L'article 529-4 du code de procédure pénale dispose que cette amende peut être soit payée immédiatement aux agents contrôleurs, soit payée dans les **deux mois** suivant la constatation de l'infraction. Une indemnité de « *frais de constitution de dossier* » majore alors la somme due.

Dans ce cas, l'agent opérant le contrôle doit disposer d'éléments fiables pour pouvoir adresser l'amende, peut recueillir le nom et l'identité de la personne. **En cas de refus, aucune sanction n'existe**. L'agent contrôleur peut simplement contacter l'officier de police judiciaire pour que celui-ci effectue un contrôle d'identité en application de l'article 78-3, ce que ce dernier n'effectue que rarement.

Si à l'expiration du délai de deux mois, le contrevenant n'a pas payé l'amende - et s'il n'a pas adressé dans ce délai une protestation auprès de l'exploitant -, l'amende change de nature : elle devient une **amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public**.

Les condamnations prononcées au titre du délit de fraude d'habitude sont relativement faibles en raison notamment de la difficulté à caractériser dix contraventions sur la période de référence de douze mois.

*Nombre de condamnations prononcées au titre du délit de fraude d'habitude  
dans les transports publics de voyageurs*

Infraction	Année	Condam- nations	Condam- nations à une peine d'emprison- nement	Condamnations à une peine d'emprisonnement ferme ou en partie ferme	Quantum moyen de l'emprison- nement ferme (en mois)	Montant moyen de l'amende ferme (peine principale)
VOYAGE HABITUEL DANS UNE VOITURE DE TRANSPORT EN COMMUN SANS TITRE DE TRANSPORT VALABLE	2010	406	231	108	1,8	377 €
	2011	490	268	118	2,0	393 €
	2012	719	404	173	1,8	355 €
	2013	738	391	158	1,9	365 €
	2014	710	370	155	2,0	321 €

*Source : Casier judiciaire national, données 2014 provisoires*

Le présent article assouplirait les conditions nécessaires pour constituer le délit de fraude d'habitude dans les transports publics de voyageurs, en abaissant de **dix** à **cinq** le nombre de contraventions nécessaires pour constituer ce délit.

Lors de son examen par les députés, cet article a été étendu à **tous les moyens de transport public de personnes payants**. En outre, un amendement a été adopté visant à ce que les infractions ayant donné lieu à transaction soient désormais comptabilisées pour constituer le délit de fraude d'habitude. Dans son rapport, le rapporteur pour avis de la commission des lois de l'Assemblée nationale a critiqué une telle disposition, au motif que la transaction fait disparaître l'infraction et ne doit donc pas être comptabilisée.

La disposition proposée apparaît justifiée au regard du faible nombre de condamnations prononcées au titre du délit de fraude d'habitude, dû aux difficultés liées au recueil de l'adresse et de l'identité réelles, d'une part, et en raison du nombre de contraventions exigées pour constituer le délit d'habitude, d'autre part.

La constatation pendant une période de douze mois consécutifs de **cinq fraudes** permet bien de caractériser l'habitude.

Toutefois, le choix des députés de prendre en compte, dans les cas pouvant mener à la condamnation pour fraude d'habitude, les cas où la contravention a fait l'objet d'une transaction est critiquable. En effet, la transaction a pour effet **d'éteindre** l'action publique, quand la loi en dispose ainsi **expressément**, ce qui est le cas pour l'article 529-3 du code de procédure pénale.

Par ailleurs, dans un arrêt du 7 mars 1984, la Cour de cassation a relevé que les faits ayant conduit à une transaction ne peuvent pas être poursuivis sous une autre qualification<sup>1</sup>.

Il convient donc de **maintenir l'exclusion des cas dans lesquels la contravention a fait l'objet d'une transaction**. En tout état de cause, la transaction est toujours une possibilité pour l'agent assermenté qui n'est jamais obligé de la proposer.

Votre commission a donc adopté un **amendement COM-29** de son rapporteur **supprimant** l'alinéa 5 du présent article.

Votre commission a adopté l'article 8 **ainsi modifié**.

*Article 8 bis*

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

**Création d'un délit de non maintien à disposition d'un agent assermenté pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire en cas d'impossibilité ou de refus du contrevenant de justifier de son identité**

Cet article a été inséré par les députés lors de l'examen du texte en commission, à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des lois de l'Assemblée nationale. Il a pour objet de créer un délit en cas de violation de l'obligation prévue par l'article L. 2241-2 du code des transports imposant au contrevenant de rester à la disposition des agents assermentés, en cas de constat d'une fraude et de l'impossibilité de justifier de son identité, **pendant le temps nécessaire pour que l'OPJ soit informé et décide** de mener ou non une procédure de vérification d'identité au titre de l'article 78-3 du code de procédure pénale.

Aucune sanction ne réprime actuellement la violation de l'obligation de demeurer à disposition des agents, le temps que l'OPJ décide de la suite à donner à l'appel des contrôleurs, et les fraudeurs peuvent alors décider de quitter les lieux, sans que les agents assermentés ne puissent les en empêcher<sup>2</sup>. En effet, si l'article 73 du code de procédure pénale permet à toute personne d'appréhender l'auteur d'un crime ou d'un délit flagrant, cet article ne s'applique pas en cas de contravention.

Le présent article a donc pour objet de constituer en délit la violation de l'obligation faite par l'article L. 2241-2 du code des transports, de se maintenir à la disposition des agents de contrôle, le temps que l'OPJ prenne sa décision, puni de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

---

<sup>1</sup> Cass. Crim., 7 mars 1984 n° 83-91574.

<sup>2</sup> Toutefois, dès que l'OPJ a ordonné que les personnes soient conduites devant lui ou soient retenues le temps qu'il arrive, les agents de contrôle peuvent physiquement imposer à la personne de demeurer à leur disposition.



---

L'article 73 du code de procédure pénale permettant à toute personne d'appréhender l'auteur d'un délit ou d'un crime flagrant serait donc applicable en cas de violation de cette obligation.

S'il peut sembler de prime abord disproportionné de créer un délit pour permettre de rendre plus effective la lutte contre la fraude, qui est punie par des contraventions, il peut être également considéré qu'il est plus grave de se soustraire à des agents assermentés, dans l'attente de la décision d'un OPJ, que de voyager en fraude. La gradation instaurée dans la répression est donc cohérente.

Toutefois, cette disposition, qui crée une restriction à la liberté d'aller et venir, souffre d'une imprécision, car cette restriction n'est pas précisément définie, dans la mesure où elle dure le temps d'informer l'OPJ mais également le temps qu'il prenne sa décision.

Dès lors, la rédaction de l'article pourrait permettre à une personne privée de restreindre pour une durée potentiellement assez longue la liberté d'aller et venir d'une personne.

Aussi votre commission a-t-elle adopté un **amendement COM-30** de son rapporteur limitant à une durée ne pouvant pas excéder **trente minutes** le maintien à disposition de l'agent privé en attente de réponse de l'OPJ.

Votre commission a adopté l'article 8 *bis* **ainsi modifié**.

*Article 8 ter*

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

**Création d'un délit de presse d'appel public à souscription pour financer une transaction avec un opérateur de transport**

Cet article, inséré par les députés lors de l'examen du texte en commission à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission des lois de l'Assemblée nationale, a pour objet de créer un **nouveau délit de presse** consistant à **ouvrir ou annoncer publiquement une souscription pour financer une transaction avec un opérateur de transport**.

Cette pratique, communément appelée « mutuelles de fraudeurs », consiste, pour un groupe de personnes, à cotiser pour une somme modique en échange de la prise en charge des transactions avec l'opérateur par le groupe.

C'est un phénomène relativement récent, qui s'est fortement développé, en particulier avec Internet qui permet de constituer des groupes de taille suffisante.

À cet effet, le présent article modifierait l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 qui sanctionne l'ouverture ou l'annonce d'une souscription pour indemniser « *des amendes, frais et dommages-intérêts prononcés par des condamnations judiciaires, en matière criminelle et correctionnelle* », d'une amende de 45 000 euros ou d'une peine d'emprisonnement de six mois, pour

prévoir que ces sanctions s'appliquent également en cas d'appel à souscription pour financer une transaction avec un opérateur de transport.

Dans un objectif de lutte contre la fraude, il apparaît en effet justifié de lutter contre ce phénomène.

La nature de la mesure résultant d'une transaction, c'est-à-dire sa nature ou non de **peine**, a été tranchée par le Conseil constitutionnel dans sa décision QPC n° 2014-416 du 26 septembre 2014 Association France Nature Environnement [Transaction pénale sur l'action publique en matière environnementale]. Dans cette décision, le Conseil constitutionnel a estimé que la mesure résultant d'une transaction n'était pas une peine : « *les mesures fixées dans la transaction ne revêtent pas le caractère de sanctions ayant le caractère d'une punition* ».

En conséquence, il est justifié de compléter l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 pour prévoir qu'il s'applique également aux transactions. Toutefois, un **amendement rédactionnel COM-31** de votre rapporteur a été adopté pour alléger la rédaction proposée.

Votre commission a adopté l'article 8 ter **ainsi modifié**.

#### *Article 9*

(art. L. 2241-2-1 [nouveau] du code des transports,  
art. L. 166 F du livre des procédures fiscales)

**Création d'un droit de communication entre exploitants  
et administrations publiques pour fiabiliser les données  
relatives à l'identité et à l'adresse des contrevenants pour améliorer  
le recouvrement des amendes décidées dans le cadre transactionnel  
de l'article 529-3 du code de procédure pénale**

Cet article a pour objet de créer un fichier permettant de **fiabiliser les données relatives à l'identité et à l'adresse des personnes voyageant sans titre de transport**, qui acceptent le principe d'une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

En effet, en cas de fraude, la personne qui voyage sans titre de transport valable peut accepter la transaction proposée par l'agent assermenté, en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale. En cas de refus, la personne peut être maintenue à la disposition des agents, le temps que l'OPJ décide ou non de procéder à une vérification d'identité.

Lorsque les personnes acceptent le principe d'une transaction, il leur est offert deux possibilités : **le paiement immédiat de la somme** à l'agent ou **le paiement, dans les deux mois, au service de l'exploitant**, majoré alors des frais de dossiers.

Or, dans ce dernier cas, le recouvrement des sommes dues est compliqué, voire impossible, car les fraudeurs ne fournissent pas leur réelle identité ou fournissent une fausse adresse. Ainsi, seulement 10 % des sommes dues sont effectivement recouvrées.

---

Le présent article a pour objet de créer la possibilité pour les exploitants d'obtenir des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale les noms, prénoms, date et lieu de naissance ainsi que l'adresse des contrevenants.

Une **personne morale unique** centraliserait pour l'ensemble des opérateurs ces éléments et seuls les agents de cette structure pourraient avoir accès aux informations collectées. L'article précise que ce fichier est constitué dans le respect de la loi *Informatique et libertés*.

Le livre des procédures fiscales serait également modifié pour permettre à l'administration fiscale de transmettre à la personne morale unique les données demandées, sans violer le secret professionnel, en créant un article L. 166 F nouveau.

Lors de l'examen de cet article par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale et après consultation du Conseil d'État, un amendement de réécriture a été adopté. À cette occasion, un sous-amendement du président de la commission des lois de l'Assemblée nationale a été adopté, visant à modifier l'article 27 de la loi n° 78-17 relative à la CNIL pour prévoir que le fichier ainsi créé au bénéfice des transporteurs publics doit être autorisé par décret en Conseil d'État, pris après avis motivé et publié de la CNIL, comme les fichiers comportant le numéro d'inscription au répertoire national d'identification des personnes physiques ou les données biométriques.

Enfin, cet article a été modifié pour prévoir que le texte d'application du présent article devrait respecter les dispositions de la loi précitée. Cette disposition a été toutefois supprimée lors de l'examen du texte en séance publique, à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, qui a considéré qu'elle était disproportionnée au regard du contenu du fichier.

L'obstacle principal pour le recouvrement des sommes dues au titre de la transaction permise par l'article 529-3 du code de procédure pénale réside dans l'absence de fiabilité des données relatives au nom et à l'adresse des contrevenants. L'article L. 2242-6 du code des transports sanctionne bien le fait de donner intentionnellement une fausse adresse ou un faux nom à un agent assermenté, mais le faible nombre de condamnations sur le fondement de ce délit contrarie l'efficacité de la lutte contre ce phénomène. En outre, les agents des services publics de transports, assermentés ne peuvent que relever l'identité, sans que le refus ne puisse être effectivement sanctionné. Dès lors, le partage d'informations semble seul à même de permettre d'améliorer la lutte contre la fraude.

Le dispositif proposé est **restreint** et **proportionné** puisqu'il est limité aux seuls noms, prénoms, date de naissance et adresse, permettant ainsi d'identifier les personnes faisant l'objet de la transaction pénale. Par ailleurs, le regroupement des données au sein d'une personne morale unique

où seuls des agents habilités pourront consulter ces éléments permet de protéger ces données, par ailleurs peu sensibles. Enfin, la non-divulgateion à des tiers est une garantie supplémentaire. L'ajout en séance publique d'une obligation de transmettre des renseignements faisant état d'une usurpation d'identité avérée à l'autorité judiciaire est en réalité déjà satisfait par le droit en vigueur, puisque l'article 40 du code de procédure pénale impose à tout fonctionnaire ou tout officier public de dénoncer au procureur de la République tout crime ou délit dont il a connaissance.

Dès lors, la suppression intervenue en séance publique de la modification de la loi de 1978 apparaît justifiée.

La mention générale d'un respect de la loi de 1978 par les mesures d'application règlementaires est toutefois relativement floue ; par un **amendement COM-34** de son rapporteur, votre commission a substitué la formule classique, existant par exemple à l'article L. 114-19 du code de la sécurité sociale - qui concerne un droit de communication accordé à des personnes privées, ce qui rendent ces dispositions très comparables -, que les modalités d'application du présent article sont déterminés par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Votre commission a également adopté cinq autres amendements rédactionnels (**COM-58, COM-59, COM-32, COM-33 et COM-60**).

Votre commission a adopté l'article 9 **ainsi modifié**.

*Article 9 bis*

(art. 529-4 et 529-5 du code de procédure pénale)

**Extension du délai accordé aux opérateurs pour recouvrer l'amende dans le cadre de la transaction avec la personne ayant commis une fraude**

Cet article, inséré par les députés lors de l'examen du texte en séance publique, à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, a pour objet de porter de **deux à trois** mois, le délai accordé aux contrevenants pour acquitter les sommes dues, déterminées dans le cadre d'une transaction.

Le rapporteur a justifié cet amendement par la nécessité de donner aux transporteurs le temps de s'organiser pour recouvrer les sommes dues, au regard des nouvelles procédures d'échanges d'informations prévues par l'article 9 du présent texte, qui permettent de fiabiliser les données collectées relatives aux fraudeurs.

En conséquence, le délai dans lequel le contrevenant peut émettre une protestation est également allongé de deux à trois mois.

---

L'article 529-5 du code de procédure pénale prévoit qu'à défaut du paiement ou de la protestation dans le délai, le contrevenant est redevable d'une **amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public**<sup>1</sup>.

Dans le cadre de la lutte contre la fraude, il est paradoxal d'accorder des délais supplémentaires de paiement aux contrevenants, ce qui fragiliserait la procédure.

De plus, lorsque les amendes résultant de la transaction sont transformées en titre exécutoire, leur recouvrement est plus efficace.

En conséquence, votre commission a adopté un amendement **COM-35 supprimant** l'article 9 bis.

#### *Article 10*

(art. 529-4 du code de procédure pénale)

#### **Périmètre de la transaction de l'article 529-4 du code de procédure pénale**

Cet article, inséré lors de l'examen du texte en commission, à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, a pour objet de corriger une imperfection du texte de l'article 529-4 du code de procédure pénale.

Cet article précise en effet les modalités de la transaction pouvant intervenir entre le contrevenant et l'exploitant, en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

L'article 529-3 du code de procédure pénale prévoit en effet la possibilité pour le contrevenant passible d'une contravention relevant des quatre premières classes à la police des services publics de transports ferroviaires ou de transports publics de personnes, d'accepter une transaction avec l'exploitant, permettant **d'éteindre l'action publique**<sup>2</sup>.

L'article 529-4 pose le principe que la transaction est réalisée par le paiement d'une « *indemnité forfaitaire* » couvrant l'absence de billet valable et le prix du titre du transport.

Cet article prévoit également une procédure de vérification d'identité, en cas de refus du contrevenant d'acquitter immédiatement le montant de la transaction et de refus de décliner son identité.

Or, dans sa rédaction actuelle, l'article 529-4 subordonne la fin de cette procédure de vérification d'identité du contrevenant au seul paiement de l'« *indemnité forfaitaire* », sans préciser que le contrevenant doit acquitter en outre le prix du titre de transport.

---

<sup>1</sup> Voir le commentaire de l'article 8.

<sup>2</sup> Voir le commentaire de l'article 8.

Il existe donc une incohérence au sein de cet article : en cas de paiement spontané, la personne devrait acquitter une somme supérieure à la personne qui refuse dans un premier temps la transaction.

Le présent article modifie donc en conséquence les dispositions de cet article pour prévoir que **la procédure de vérification d'identité de la personne n'est interrompue qu'en cas d'acquittement immédiat de l'indemnité forfaitaire et du prix du billet**, et non de la seule indemnité forfaitaire.

Votre commission a adopté l'article 10 **sans modification**.

#### *Article 11*

(art. L. 2101-2-1 du code des transports)

#### **Prêt de main d'œuvre entre SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau**

Cet article, inséré lors de l'examen du texte en commission, à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, a pour objet de faciliter le **prêt de main d'œuvre non lucratif** entre les trois établissements publics ayant remplacé l'entité SNCF.

Le prêt de main-d'œuvre non lucratif est régi par **l'article L. 8241-2 du code du travail** qui pose plusieurs conditions à sa réalisation :

- l'accord du salarié ;

- la rédaction d'une convention de mise à disposition entre les entreprises dont le contenu est précisé : identité et qualification du salarié, salaires, paiement des charges sociales etc. ;

- un avenant au contrat de travail signé par le salarié, précisant « *le travail confié dans l'entreprise utilisatrice, les horaires et le lieu d'exécution du travail, ainsi que les caractéristiques particulières du poste de travail.* »

Cet article prévoit que le prêt de main d'œuvre est sans conséquence pour la carrière du salarié qui doit retrouver un poste de travail équivalent à la fin de la période de prêt. En effet, son contrat continue, sans être suspendu ni rompu. Par ailleurs, l'article interdit toute sanction pour avoir refusé la proposition de mise à disposition. Enfin, ce prêt doit être sans incidence sur la protection dont bénéficie un salarié disposant d'un mandat représentatif.

Enfin, une période probatoire peut être décidée en accord entre l'entreprise prêteuse et le salarié.

L'article L. 8241-2 prévoit également une phase de consultation préalable des différents organismes de représentation du personnel de l'entreprise prêteuse comme de l'entreprise utilisatrice. Ainsi, le comité d'entreprise ou les délégués du personnel de l'entreprise prêteuse sont consultés préalablement et informés des conventions signées. Le comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) de l'entreprise prêteuse est également consulté en cas de risque particulier pour la santé ou pour la sécurité. Réciproquement, le comité d'entreprise ou les délégués du

personnel de l'entreprise utilisatrice, comme le CHSCT de celle-ci sont informés et consultés avant l'accueil des salariés.

Le présent article a pour objet de faciliter le prêt de main d'œuvre à but non lucratif entre les trois établissements publics de la SNCF en créant au bénéfice de ces trois établissements publics un **régime assoupli** par rapport aux exigences de l'article L. 8241-2 du code du travail.

Ainsi, le consentement du salarié serait toujours requis, mais le 2° de l'article prévoyant l'écriture d'une convention de mise à disposition propre à chaque salarié serait remplacée par une convention cadre passée entre les trois établissements publics, évitant ainsi de conclure une convention par salarié. Par ailleurs, l'avenant au contrat de travail du salarié, prévu au 3° de l'article L. 8241-2 du code du travail ne serait plus requis.

Enfin, une dérogation existerait pour l'information des comités d'entreprises ou du CHSCT. En effet, les consultations préalables seraient remplacées par une consultation préalable du comité central du groupe public ferroviaire avant la conclusion de la convention-cadre. En outre, les CHSCT des trois établissements publics seraient informés de la conclusion de cette convention et de sa mise en œuvre.

**Le présent article est sans lien, même indirect, avec l'objet de la présente proposition de loi** ; il permettrait simplement à la SNCF de s'affranchir des dispositions de droit commun de l'article L. 8241-2 du code du travail, sans que cet assouplissement ne soit précisément justifié par des impératifs de sécurité.

En effet, article L. 2251-1-1 du code des transports prévoit le principe d'une **mise disposition facilitée des personnels de la SUGE entre les trois établissements publics de la SNCF**<sup>1</sup>. Ces agents ne seraient donc pas concernés par la présente disposition.

En tout état de cause, les assouplissements permis seraient relativement modestes.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-36** de son rapporteur **supprimant** l'article 11.

#### *Article 12*

(art. L. 2241-1 du code des transports, art. L. 511-1  
et L. 512-8 [nouveau] du code de la sécurité intérieure  
et L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales)

#### **Participation des polices municipales à la police des transports publics**

Cet article, inséré par l'Assemblée nationale lors de l'examen du texte en commission à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, a pour objet de **développer le rôle des polices municipales pour assurer la sécurité dans les transports**.

---

<sup>1</sup> Formellement, les agents de la SUGE sont rattachés à l'EPIC « de tête », SNCF.

Un article L. 512-8 nouveau autoriserait ainsi la conclusion de convention entre des communes contiguës pour autoriser des agents d'une commune à intervenir sur le territoire d'une autre commune, en étant alors placés sous l'autorité du maire de la commune sur le territoire de laquelle ils interviennent, pour **constater les infractions au code des transports relatives à la police des transports ferroviaires ou guidés.**

Toutefois, il n'exercerait leur compétence que lorsqu'ils seraient affectés par le maire à des missions de maintien du bon ordre au sein des transports publics de voyageurs et sur le territoire de la commune, ou sur le territoire de plusieurs communes formant un seul tenant, en vertu d'une convention passée entre les communes, sous l'autorité du représentant de l'État.

Confier à des policiers municipaux la possibilité de relever les infractions à la police des transports, dans la mesure où les policiers municipaux ne dépendent pas d'un officier de police judiciaire mais du maire, ne semble pas respecter le principe posé par le Conseil constitutionnel selon lequel l'autorité judiciaire doit contrôler la police judiciaire. En effet, dans sa décision n° 2011-625 DC du 10 mars 2011 Loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, le Conseil constitutionnel a censuré une disposition de la loi déferée qui confiait aux policiers municipaux la possibilité d'effectuer des relevés d'identité, en considérant que *« l'exigence de direction et de contrôle de l'autorité judiciaire sur la police judiciaire ne serait pas respectée si des pouvoirs généraux d'enquête criminelle ou délictuelle étaient confiés à des agents qui, relevant des autorités communales, ne sont pas mis à la disposition des officiers de police judiciaire »*.

Toutefois, partageant avec les députés le souhait de développer le rôle des polices municipales dans la prévention de la délinquance dans les transports en commun, votre rapporteur a proposé d'intégrer dans le présent article une proposition du rapport de nos collègues sénateurs François Pillet et René Vandierendonck, consistant à **transférer de plein droit au président de l'intercommunalité les attributions lui permettant de réglementer l'activité de transports urbains**, quand celle-ci leur est confiée.

Comme l'avaient constaté nos deux collègues dans leur rapport d'information, un tel transfert se justifie par l'efficacité car il donne au président de l'intercommunalité les moyens de mettre effectivement en œuvre la compétence qui lui a été transférée.

Cette possibilité a ainsi été ouverte au titre des transports urbains par l'article 17 de la proposition de loi relative aux polices territoriales, adoptée par le Sénat le 16 juin 2014.

En tout état de cause, il peut être observé que l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales prévoit que dans les six mois suivant l'élection du président de l'établissement public de coopération intercommunale,



---

**un ou plusieurs maires peuvent s'opposer au transfert de police spéciale**, ce qui permet de maintenir une certaine souplesse du dispositif.

Toutefois, votre commission a adopté un **amendement COM-68** de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis, prévoyant non pas un transfert de plein droit des pouvoirs de réglementation mais un **transfert facultatif** de celui-ci. L'ensemble des autres dispositions de cet article ont été **supprimées**.

Votre commission a adopté l'article 12 **ainsi modifié**.

#### *Article 13*

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

#### **Dispositions diverses et lutte contre les mutuelles de fraudeurs**

Cet article, inséré par l'Assemblée nationale lors de l'examen du texte en commission, à l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, a plusieurs objets.

En premier lieu, les douaniers pourraient bénéficier de **la gratuité des transports, dans l'exercice de leurs missions de lutte contre la fraude** dans les mêmes conditions que les agents de la police nationale et les gendarmes. Actuellement les douaniers bénéficient de cette gratuité dans le cadre des missions qu'ils effectuent, mais les modalités sont relativement compliquées.

L'article L. 2241-1-1 du code des transports serait donc modifié pour prévoir qu'outre les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie, les agents des douanes bénéficient d'un accès gratuit aux transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée.

Ces dispositions sont justifiées : elles permettront de simplifier l'exercice de leurs missions.

En second lieu, l'article L. 2241-6 du code des transports, qui permet actuellement aux agents des services de transports **d'enjoindre à une personne de descendre du train en cas de fraude ou de danger** serait complété pour permettre, d'une part, l'application de ces dispositions **à la personne refusant de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou à des palpations de sécurité, alors même qu'elle disposerait d'un billet valide**, et, d'autre part, **l'interdiction d'accès** au train dans ces cas. En effet, l'article L. 2241-6 ne permet actuellement pas d'interdire l'accès au train à une personne qui refuserait de voir ses bagages fouillés, si cette personne dispose par ailleurs d'un titre de voyage en règle.

Ces modifications permettraient en effet de sanctionner efficacement un refus de se soumettre à ces contrôles. C'était d'ailleurs l'objet d'une recommandation de la mission d'information relative à la sécurité dans les transports (recommandation n° 8).

Par ailleurs, l'article L. 2242-5 du code des transports serait modifié pour être complété d'une **peine d'emprisonnement** en cas de déclaration intentionnelle d'un faux nom ou d'une fausse adresse, ce qui permettrait d'améliorer la **fiabilisation** des données relatives aux fraudeurs collectées par les agents contrôleurs.

Enfin, un article L. 2242-10 nouveau serait créé dans le code des transports, qui aurait pour objet de lutter contre la constitution de **mutuelles de fraudeurs** en punissant de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende le fait, d'une part de diffuser un message incitant à ne pas respecter les dispositions relatives à la police des transports, et, d'autre part, à signaler la présence de contrôleurs ou d'agents de sécurité.

#### **Ces dispositions posent toutefois plusieurs difficultés.**

En premier lieu, le délit consistant à sanctionner la diffusion de messages appelant à ne pas respecter les règles relatives à la police des transports ne s'inscrirait pas dans la logique de l'article 23 de la loi du 29 juillet 1881 qui ne réprime la provocation à commettre des crimes ou des délits que lorsque ceux-ci ont été effectivement commis à la suite de la diffusion des messages en cause. Dans ce cas, l'article 23 prévoit que l'auteur du message sera considéré comme étant **complice** de l'auteur de l'infraction.

Toutefois, l'apologie à la provocation d'actes de terrorisme est punie, en tant que telle, par l'article 421-2-5 du code pénal, depuis la loi du 13 novembre 2014 renforçant les dispositions relatives à la lutte contre le terrorisme.

Il serait paradoxal de punir plus sévèrement la diffusion de messages appelant à commettre des faits qualifiés dans certains cas de contraventions, en créant une exception à l'article 23 de la loi du 23 juillet 1881. En outre, il serait disproportionné de créer un délit propre à la provocation ou à l'apologie à ne pas respecter les règles relatives à la police des transports, sur le modèle de l'apologie du terrorisme, au regard de la différence de gravité entre les deux comportements en cause.

Par ailleurs, la répression du signalement d'agents effectuant des contrôles est également disproportionnée, au regard d'une disposition similaire, visant à lutter contre le signalement de contrôles effectués par les forces de l'ordre, dans le cadre du code de la route. En effet, ces agissements sont passibles d'une **contravention de 5<sup>ème</sup> classe**, définie par l'article R. 413-15 du code de la route. Il ne semble pas justifié d'ériger en délit le fait de signaler la présence de contrôleurs effectuant un contrôle, la **formulation retenue du texte transmis étant par ailleurs très floue**.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-39** de son rapporteur **supprimant** les alinéas 10 à 14 ainsi qu'un **amendement COM-38** rédactionnel.

Votre commission a adopté l'article 13 **ainsi modifié**.

### TITRE III

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

#### *Article 14*

(art. L. 1632-1 et L. 2251-2 du code des transports)

#### **Lutte contre le harcèlement et les violences à caractère sexiste**

Cet article, introduit à l'initiative de notre collègue député Marie Le Vern, lors de l'examen de la proposition de loi par la commission du développement durable a pour objet de compléter deux articles du code des transports, afin de rendre plus effective la **lutte contre « le harcèlement et les violences à caractère sexiste »**.

L'article L. 1632-1 du code des transports, qui prévoit que les autorités organisatrices de transport (AOT) concourent aux actions de prévention de la délinquance dans les transports collectifs de personnes serait complété pour prévoir qu'en outre ces autorités agiraient dans les mêmes conditions pour prévenir « **les harcèlements et les violences à caractère sexiste** ». Ce même article serait complété pour imposer un **bilan annuel de leur action** en la matière.

Enfin, l'article L. 2251-2 du code des transports serait modifié pour imposer que toute affectation d'un agent soit subordonnée au **suivi d'une formation préalable en matière de sécurité des personnes et des biens**, en application d'un cahier des charges défini par un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports, devant comporter notamment un enseignement particulier lié à la prévention de ces violences.

La notion de « **harcèlements et de violences sexistes** » introduite par le présent article semble se distinguer des actes de délinquance, alors même que le harcèlement sexuel est un délit, réprimé par l'article 222-33 du code pénal, dont la définition est assez large, puisqu'il permet de prendre en compte les faits de harcèlements dont peuvent être victimes les femmes dans les transports en commun. En effet, le harcèlement sexuel est le fait « *d'imposer à une personne, de façon répétée, des propos ou comportements à connotation sexuelle qui soit portent atteinte à sa dignité en raison de leur caractère dégradant ou humiliant, soit créent à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante.* ». Ce délit est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

L'article R. 1632-5 du code des transports, pris en application de l'article L. 1632-1 du code des transports prévoient qu'au moins une fois par an les AOT transmettent au préfet les données statistiques relatives aux faits de délinquance survenues dans leurs réseaux de transport. Il y aurait d'importantes difficultés pratiques à comptabiliser des données relatives à

des « *harcèlements et des violences à caractère sexiste* » qui ne constitueraient pas des actes de délinquance. Une telle disposition pourrait même accréditer l'idée que des faits de harcèlement pourraient ne pas être considérés comme des faits délictuels.

La modification proposée consistant à imposer qu'un bilan annuel soit présenté relève du règlement : l'article R. 1632-5 précité fixe en effet la périodicité du bilan prévu à l'article L. 1632-1.

La disposition prévoyant la formation systématique dans le domaine de la sécurité, avant l'affectation d'un agent, relève du domaine réglementaire. Il en est de même de la définition du cahier des charges établissant le contenu d'une telle formation.

En conséquence, votre commission a adopté un **amendement COM-40 supprimant** l'article 14.

## TITRE IV

### DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

#### *Article 15 (nouveau)*

(art. L. 632-1, L. 645-1, L. 646-1 et L. 647-1 du code de la sécurité intérieure)

#### **Application outre-mer des dispositions modifiées du code de la sécurité intérieure**

Cet article a été inséré par votre commission par un **amendement COM-41** de votre rapporteur.

Il rend applicables les modifications apportées aux dispositions du code de la sécurité intérieure aux collectivités ultramarines régies par le principe de spécialité (îles Wallis et Futuna, Polynésie française et Nouvelle-Calédonie), à l'exclusion des modifications relatives à la police municipale qui ne sont pas étendues à Wallis-et-Futuna qui ne dispose pas de communes sur son territoire.

Les dispositions relevant de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse et du code de procédure pénale nécessitent également d'être étendues aux collectivités ultramarines régies par le principe de spécialité.

Enfin, seules les modifications au code des transports qui ne sont pas relatives au transport ferroviaire - c'est-à-dire celles extérieures à la deuxième partie du code des transports - sont étendues. En effet, ces trois collectivités du Pacifique Sud comme les Terres australes et antarctiques françaises ne disposent pas de ce type de transport sur leur territoire, ce qui a conduit le législateur à ne jamais y rendre applicable la deuxième partie du code précité.

Par ailleurs, la modification, apportée par l'article 12 du présent texte, au code général des collectivités territoriales et relative aux pouvoirs de police en matière de transports collectifs est rendue applicable en Polynésie française.

Votre commission a adopté l'article 15 **ainsi rédigé.**

\*

\*      \*

**Votre commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.**



---

## EXAMEN EN COMMISSION

**M. Philippe Bas, président.** – Je salue la présence de M. Alain Fouché, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. La collaboration entre nos deux commissions a été fructueuse.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – La proposition de loi que nous examinons a pour objet de lutter contre la fraude dans les transports terrestres, notamment ferroviaires. Elle a également pour objet de renforcer la sécurité des voyageurs. Nous souhaitons y intégrer les recommandations de la mission d'information commune à nos deux commissions, dont les conclusions vous ont été présentées il y a une semaine. Malgré les modifications opérées à l'Assemblée nationale, le texte comporte encore de nombreuses dispositions dont la portée juridique et normative reste incertaine.

Selon le rapport de la Cour des comptes de février 2015, la fraude dans les transports collectifs de voyageurs représente une perte d'au moins 500 millions d'euros par an pour l'ensemble des exploitants, montant qu'il faudrait multiplier par quatre ou cinq pour tenir compte des fraudeurs qui n'ont pas fait l'objet de contrôle. Pour la SNCF, le coût s'élève à 340 millions d'euros par an, en taux de fraude mesuré, soit l'équivalent du budget annuel que l'entreprise consacre à la sécurité (400 millions d'euros).

L'article 529-3 du code de procédure pénale autorise la SNCF à conclure une transaction avec le fraudeur, éteignant ainsi toute action publique. Les déclarations de fausse adresse et de fausse identité par les contrevenants, qui constituent un délit quand elles sont intentionnelles, rendent inexploitable la moitié de ces procédures. En pratique, la répression est quasi-inexistante : en 2014, dix personnes seulement ont été condamnées pour ce délit. Pour renforcer la répression des fraudeurs récidivistes, le législateur a institué un délit de fraude d'habitude dans les transports en commun. Cette mesure est également peu mise en œuvre : 710 condamnations ont été prononcées en 2014. Pourtant, des pratiques nouvelles se développent, à la faveur d'Internet, comme les mutuelles de fraudeurs qui prennent en charge l'amende transactionnelle en échange d'une cotisation modique de chaque sociétaire.

Pour renforcer la sécurité dans les transports collectifs, les agents pourront procéder à une inspection visuelle et à une fouille des bagages, ou bien encore à des palpations de sécurité, avec le consentement des voyageurs concernés. Le texte prévoit l'élargissement des dispenses du port de tenue professionnelle pour les agents des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP, en l'occurrence la Sûreté générale (SUGE) et le Groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR). D'autre part, les forces de

l'ordre, sous l'autorité du préfet, procéderont à des contrôles supplémentaires. Le régime de contrôle d'identité préventif sera assoupli grâce à la création de règles de compétence spécifique pour les procureurs en cas d'intervention dans un train : le procureur de la gare de départ serait compétent pour l'ensemble du trajet. Enfin, sur le modèle du contrôle préventif des véhicules, on pourra procéder à un contrôle des bagages dans les transports en commun et dans les emprises immobilières concernées, ainsi qu'au contrôle administratif des agents, préalablement à leur recrutement ou à leur affectation.

Plusieurs dispositions améliorent la lutte contre la fraude. L'encadrement juridique du délit sera assoupli : il suffira de cinq contraventions au lieu de dix, en douze mois, pour constituer un délit de fraude d'habitude. Un dispositif d'échange d'informations spécifique entre les agents chargés de la lutte contre la fraude et les différentes administrations, par le biais d'une personne morale unique, sera développé. En opérant à partir des nom, prénom, date de naissance et adresse des fraudeurs, ce dispositif contrecarrera d'éventuelles falsifications d'identité en cas de contrôle. Un délit sanctionnera le refus de se tenir à disposition de l'agent contrôleur dans l'attente de l'intervention de l'officier de police judiciaire. Enfin, pour lutter contre le développement des mutuelles de fraudeurs, le texte modifie la loi du 29 juillet 1881.

Nos propositions visent d'abord à simplifier le texte en supprimant les dispositions de nature réglementaire ou sans caractère normatif. D'autres articles doivent être précisés. Je propose de modifier le mécanisme d'enquête administrative préventive prévu dans le cas d'agents susceptibles de poser un problème de sécurité après leur affectation ou leur recrutement. Je propose également d'aligner le régime de fouille des bagages sur celui des véhicules, pour remédier à la différence de régime qui prévaut dans le texte, en référence à l'article 78-2-4 du code de procédure pénale. Je propose de préciser pendant combien de temps un contrevenant doit se maintenir à la disposition de l'agent de sécurité en attendant la décision de l'officier de police judiciaire. Même s'il faut lutter contre la constitution de mutuelles de fraudeurs, le mécanisme proposé par le texte risque de porter atteinte à la logique de la loi de 1881, qui considère comme complices les personnes ayant appelé à commettre un délit ou un crime, si ceux-ci se sont réalisés. La seule exception à ce principe est constituée par l'apologie du terrorisme qui est en soi un délit. Enfin, l'article 12 qui autorise les polices municipales à relever des infractions dans les transports est contradictoire avec le principe selon lequel les missions de police judiciaire s'effectuent sous le contrôle de l'autorité judiciaire.

Notre deuxième proposition renforce les contrôles externes des agents de sécurité internes de la SNCF et de la RATP, au regard de leurs nouvelles prérogatives, pour parvenir à l'équilibre que le Défenseur des droits nous encourage à trouver. Le code de la sécurité intérieure autorise les



entreprises qui le souhaitent à se doter d'un service interne de sécurité propre, soumis au contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS). Si la sécurisation du secteur ferroviaire a ses caractéristiques propres, la protection d'autres secteurs, non moins spécifiques, comme les navires, est confiée à des services qui dépendent du CNAPS. Il serait pertinent d'un point de vue juridique d'en faire autant pour la SUGE et le GPSR, à l'image de ce que nous avons proposé, en 2014, sous l'impulsion d'Alain Richard, dans le projet de loi sur la protection des navires. Pour les agents de la SUGE et du GPSR, ce contrôle du CNAPS serait assoupli, pour ne pas l'étouffer sous la charge de travail, en se concentrant sur la formation des agents de sécurité interne, sur le respect de l'application du code de déontologie, et sur la transmission du bilan des contrôles réalisés.

Je vous proposerai enfin d'autoriser la transmission en temps réel aux forces de l'ordre des images de vidéo-surveillance recueillies au sein des véhicules ou des emprises immobilières liées au transport des voyageurs, en prenant modèle sur les mesures qui figurent dans le code de la construction. Il faudra également renforcer le rôle des polices municipales, en facilitant la constitution de polices intercommunales, comme l'ont recommandé nos collègues François Pillet et René Vandierendonck dans le cadre de la mission d'information qu'ils ont menée sur les polices municipales, en prévoyant le transfert de la réglementation des transports urbains, lorsque l'intercommunalité a la compétence transports.

Je vous propose d'approuver cette proposition de loi sous réserve de l'adoption des amendements.

**M. Philippe Bas, président.** – Je vous remercie pour ce rapport d'autant plus remarquable qu'il s'agit de votre premier rapport législatif.

**M. Alain Fouché, rapporteur pour avis pour la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** – Pour élaborer ce rapport, nous avons auditionné des représentants de la police, des responsables de la SNCF et de la RATP, dirigeants et syndicalistes. La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a déposé des amendements identiques à ceux de la commission des lois. Elle a validé l'ensemble de ces amendements, en souhaitant toutefois que le transfert du pouvoir de police des transports ne soit pas de plein droit. Elle se prononce également en faveur de l'utilisation à titre expérimental de « caméras-piéton » par les agents de la SUGE et du GPSR en intervention. Ces caméras sécuriseraient leur action en dissuadant les comportements violents. Quant à la fraude, nous proposerons à l'article 9 quelques modifications rédactionnelles du mécanisme d'échange d'informations entre administrations et personnels des transporteurs chargés de la lutte contre la fraude.

**M. Alain Richard.** – Dans la mesure où les services de sécurité de la SNCF et de la RATP fonctionnent à l'identique de ceux des autres modes de

transport, il serait logique qu'ils soient encadrés par les règles transversales qui figurent dans le code de sécurité intérieure. Depuis que l'on dispose de codes organisés par secteurs, chaque ministère croit avoir la mainmise absolue sur celui qui lui correspond. C'est pourquoi il n'a pas été facile d'obtenir du Gouvernement qu'il inscrive dans le code de sécurité intérieure la réglementation sur la protection des navires et le président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale y était opposé. La formule transactionnelle que propose le rapporteur est la bonne. Seule petite réserve, le préfet qui dirige le CNAPS est en garde à vue depuis hier matin...

Je partage le point de vue d'Alain Fouché quant à l'effet dissuasif des « caméras-piéton ». Reste à savoir si cela relève du législatif ou du réglementaire. Le côté intrusif est certain. Il faudrait calquer le support légal sur celui qui s'applique dans la police et la gendarmerie.

Enfin, dans la mesure où le pouvoir de police consiste à fixer une réglementation, il doit revenir au président de l'agglomération. En revanche, le pouvoir d'intervention ou d'interpellation reste municipal. Il faudrait donc soit placer les agents de police municipale sous l'autorité intercommunale, soit accepter que le policier municipal puisse opérer dans la commune voisine. Cette seconde option me semble préférable.

**Mme Éliane Assassi.** – Je remercie le rapporteur pour la qualité de son travail. Cette proposition de loi est inquiétante. On surfe sur une émotion légitime pour faire passer des mesures répressives plutôt que préventives. Les objectifs initiaux de lutte contre les incivilités et contre les atteintes à la sécurité publique s'effacent devant celui de la lutte contre le terrorisme, ce qui justifie que l'on privatise les pouvoirs de police. Les syndicats et les associations de policiers que j'ai auditionnés sont vent debout contre ce texte. Les agents des entreprises de transport ont pour mission d'assurer la sûreté des voyageurs, mais ne disposent pas du pouvoir de maintien de l'ordre qui revient à l'État.

Rien n'est dit dans le texte des moyens financiers nécessaires. Attribuer des missions de sécurité publique à des agents sans leur garantir l'arsenal juridique adéquat pour les légitimer s'ils ont recours à la force pose problème en termes de respect des libertés. Enfin, l'absence de récépissé attestant une palpation ou une fouille pose problème en matière de lutte contre les discriminations.

La fraude est un vrai sujet. Elle appelle d'autres réponses que celles qui sont préconisées. Tel sera le sens des amendements que nous déposerons lors de l'examen de ce texte en séance publique.

**M. Alain Vasselle.** – Pour un premier rapport, c'est un succès. Peut-on envisager de rendre la fouille des bagages obligatoires plutôt que de la soumettre à l'assentiment des voyageurs contrôlés ? Quant à la vidéosurveillance, il faudrait interroger le Gouvernement sur l'installation

---

d'équipements rendant possible un visionnage en direct plutôt qu'*a posteriori*. Enfin, en matière de déontologie, veillons à l'harmonie de ce texte avec les décisions législatives récentes.

**M. Jacques Bigot.** – Je salue le travail du rapporteur et la manière objective dont il a abordé cette proposition de loi qui nous arrive de l'Assemblée nationale, en procédure accélérée. Vous avez su rappeler que le texte n'était pas seulement dicté par la lutte contre le terrorisme. Notre travail sur la sécurité dans les transports et la lutte contre la fraude a commencé bien en amont de l'attentat avorté du Thalys. La sécurité dans les lieux publics n'est pas l'apanage exclusif de la police nationale. La SNCF a l'obligation d'assurer la sécurité des passagers. Veillons à trouver un équilibre entre les moyens dont disposent les agents et les règles auxquelles ils doivent se soumettre. Ce texte ne pourra pas régler toutes les questions.

**M. François Grosdidier.** – À mon tour de féliciter le rapporteur. Je n'opère pas une distinction aussi forte entre l'action de la police publique et les forces de sécurité privées qui interviennent dans les transports. Lorsque la SNCF était une entreprise publique, la surveillance générale y était assurée par des agents publics, en mission de service public. Le statut de l'entreprise a évolué, mais elle continue d'assurer une mission de service public. Parfois qualifiés de « police ferroviaire », les agents de sécurité de la SNCF s'apparentent plus à des policiers municipaux qu'à des vigiles privés. Confortons-les dans leur rôle de coproducteurs de la sécurité et dans leur appartenance à un service public.

Qu'arrive-t-il lorsqu'un voyageur refuse de se soumettre à la fouille ? Lui interdit-on l'accès au train, comme cela se fait dans les aéroports ? Mieux vaudrait repérer les voyageurs qu'il est intéressant de fouiller plutôt que de se focaliser sur ceux qui refusent de l'être.

De mon point de vue, la disposition qui concerne les « caméras-piéton » n'est pas de nature législative. Cela mérite d'être vérifié. Voilà des années que dans mon territoire, la police municipale est équipée de caméras. C'est une sécurité pour les citoyens qui sont ainsi à l'abri d'abus de pouvoir ou de ripostes disproportionnées de la part des policiers. C'est une garantie pour les agents de police contre les mises en cause abusives. Bref, c'est une sécurité pour l'autorité en général. Il n'est pas nécessaire de légiférer, sauf à vouloir systématiser l'enregistrement vidéo dans les transports. Le coût est minime et l'investissement serait rapidement amorti.

Dans la mesure où les transports relèvent de la compétence intercommunale, rien n'interdit que des agents municipaux accompagnent les contrôleurs sur le territoire de la commune. Les policiers municipaux les grandes villes centres peuvent être détachés dans des communes plus petites à des heures spécifiques, toujours sous les ordres et la responsabilité du maire de la commune où se trouvent les agents au moment de l'injonction. Rien n'oblige à en passer par la communautarisation de la police municipale.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Monsieur Richard, nous proposerons un amendement à l'article 12 pour transférer au président de l'intercommunalité le pouvoir de réglementation en matière de transport, si la compétence transports est exercée au niveau intercommunal. Madame Assasi, la SUGE a été créée en 1938 et le GPSR, après-guerre. Ce sont des services de « sûreté » plutôt que de « sécurité ». Les syndicats de la RATP et de la SNCF que nous avons auditionnés ont accueilli favorablement l'extension des prérogatives attribuées aux agents de sécurité. D'autant que nous proposons en contrepartie des garanties supplémentaires. Nous souhaitons la délivrance d'un agrément et d'une habilitation spécifiques lorsqu'un agent doit procéder à une palpation de sécurité. Monsieur Vasselle, juridiquement, une fouille de bagages s'apparente à une perquisition. En cas de défaut de consentement, les agents doivent faire appel à un officier de police judiciaire. Les agents du GPSR et de la SUGE sont assimilés à des personnes privées, même s'ils sont en mission de service public. Ces services restent néanmoins coordonnés par l'Unité de coordination de la sécurité dans les transports en commun (UCSTC) et le Service national de police ferroviaire (SNPF). Nous avons prévu de rattacher les agents des services de sécurité interne au code de déontologie du CNAPS. Monsieur Bigot, effectivement, ce texte n'a pas la prétention de tout régler. Enfin, en cas de refus de consentement à être fouillé, nous pourrions nous prévaloir du Code des transports pour refuser l'accès au train, en considérant que le voyageur doit se conformer au règlement intérieur. Quant à la disposition sur les caméras portatives, le Gouvernement laisse entendre qu'elle est de nature législative et qu'elle sera intégrée dans un texte à venir sur la réforme de la procédure pénale pour pérenniser une expérimentation du même ordre est menée actuellement au bénéfice des policiers.

#### EXAMEN DES AMENDEMENTS

##### *Article 1<sup>er</sup>*

*L'amendement de clarification COM-10 est adopté.*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-11 renforce les garanties sur les palpations de sécurité, qui sont intrusives. Il convient de maintenir une habilitation et un agrément supplémentaires.

*L'amendement COM-11 est adopté.*

##### *Article additionnel après l'article 1<sup>er</sup>*

**M. Alain Fouché, rapporteur pour avis.** – Les « caméras-piéton » sont un élément de preuve en cas de comportement violent contre un agent de sécurité. L'amendement COM-57 prévoit une expérimentation de trois ans de leur utilisation par les agents des services de la SUGE et du GPSR, avec plusieurs garanties : le renvoi aux dispositions du code de la sécurité intérieure sur la vidéo-protection, la limitation de l'enregistrement à la seule

durée de l'intervention et, dans des conditions permettant aux personnes filmées d'en être informées, son interdiction hors des lieux dans lesquels interviennent les agents de la SUGE et du GPSR. Ces données ne seront pas accessibles aux agents qui les enregistrent. L'opportunité du maintien de cette mesure serait examinée au bout de deux ans grâce à une clause de revoyure. Le dispositif entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017, afin de laisser à la SNCF et à la RATP le temps de s'y préparer.

**M. François Grosdidier.** – Les personnes devraient être systématiquement informées qu'elles sont filmées. Cela modère les ardeurs !

**M. Philippe Bas, président.** – Tout a déjà été prévu par notre rapporteur.

*L'amendement COM-57 est adopté.*

### **Article 2**

*Les amendements identiques COM-13 et COM-62 visant à ce que le CNAPS contrôle la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP sont adoptés.*

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-14 prévoit que le bilan annuel des contrôles des forces de l'ordre sur les agents de la SUGE et du GPSR est transmis au Conseil national des activités privées de sécurité.

*Les amendements identiques COM-14 et COM-63 visant à ce que le CNAPS soit destinataire, en plus du Défenseur des droits, du bilan annuel des contrôles réalisés par les forces de l'ordre sur les agents des services internes de sécurité sont adoptés.*

*Les amendements COM-16 et COM-12 sont adoptés, de même que les amendements identiques COM-15 et COM-64 visant à ce que le code de déontologie édicté par le CNAPS s'applique aux agents de la SUGE et du GPSR.*

### **Article 3**

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-17 réécrit l'article 3 qui élargit les possibilités pour les agents des services internes de sécurité d'intervenir en tenue civile.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Pour éviter tout risque de confusion entre la police et les agents de sécurité interne, il serait bon que les agents de la SUGE et du GPSR portent un brassard lors de leurs interventions en civil.

**M. Philippe Bas, président.** – Le Sénat est dans son rôle de renforcement des droits, même lorsqu'il renforce les contrôles.

*Les amendements identiques COM-17 et COM-65 sont adoptés.*

### *Article 3 bis*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-7 est satisfait par l'amendement COM-18, qui réécrit le dispositif d'enquête administrative préalable à un recrutement ou à une affectation afin de permettre de contrôler aussi les agents déjà en poste.

**Mme Éliane Assassi.** – Je m'oppose à cet amendement.

*L'amendement COM-7 est satisfait.*

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-18 réécrit le dispositif de vérification administrative prévu par le texte.

*Les amendements identiques COM-18 et COM-66 sont adoptés.*

### *Article additionnel après l'article 3 bis*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-5 prévoit la transmission aux employeurs des fiches « S » établies, le cas échéant, pour leurs salariés ; ce serait inopportun car ces informations sont confidentielles. Avis défavorable.

*L'amendement COM-5 n'est pas adopté.*

### *Article 4 ter*

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-19 supprime l'article 4 *ter* qui ajoute une liste non exhaustive de lieux pour lesquels une interdiction de séjourner pourrait être prononcée. L'article 131-31 du code pénal permet déjà de prononcer des interdictions pour de tels lieux.

*L'amendement COM-19 n'est pas adopté.*

### *Article 5*

*L'amendement rédactionnel COM-20 est adopté, de même que l'amendement rédactionnel COM-21.*

### *Article 6*

*L'amendement rédactionnel COM-22 est adopté.*

### *Articles additionnels après l'article 6*

**M. Philippe Bas, président.** – Les amendements identiques COM-23 et COM-67 transcrivent une recommandation du rapport de la mission d'information commune des commissions du développement durable et des lois consistant à permettre aux opérateurs de transports publics de transmettre en temps réel les images prises dans les véhicules ou emprises immobilières des opérateurs de transport public aux forces de l'ordre.

**Mme Éliane Assassi.** – Notre groupe s'y oppose.

**M. Michel Mercier.** – Cet article change totalement le droit de la vidéo-protection ! Actuellement, les images ne sont pas transmises.

**M. Alain Richard.** – L'amendement prévoit que le dispositif sera soumis aux dispositions générales de la loi de 1995.

**M. René Vandierendonck.** – L'article précise que la convention est transmise à la commission départementale de vidéo-protection mentionnée à l'article 10 de la loi 95-73 du 21 janvier 1995 qui apprécie la pertinence des garanties.

**M. François Grosdidier.** – La vidéo est regardée *a posteriori* sur réquisition du parquet.

**M. Alain Richard.** – La convention prévoit que les images sont renvoyées si nécessaire à la police nationale. Là où des systèmes de transmission existent – deux fois sur cinq ! – la convention entre police nationale et exploitant autorisera à renvoyer les images.

**M. René Vandierendonck.** – Cela mérite vérification mais semble conforme.

**M. Philippe Bas, président.** – Plusieurs d'entre vous ont constaté que les cloisonnements entre services ont pu empêcher l'arrestation de délinquants. Ce dispositif y remédiera.

*Les amendements identiques COM-23 et COM-67 sont adoptés.*

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-4 prévoit une fouille des bagages systématique pour le voyageur pris en flagrant délit de fraude et qui refuserait de justifier de son identité par tous moyens.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – C'est disproportionné.

*L'amendement COM-4 n'est pas adopté.*

#### **Article 6 bis A**

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-24 supprime le rapport prévu par l'article 6 bis A : le Parlement peut s'autosaisir, c'est une position de principe.

*L'amendement de suppression COM-24 est adopté.*

#### **Article 6 bis**

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-25 supprime l'article 6 bis créant une contravention – qui ne serait probablement pas très opérante – ce qui relève du pouvoir réglementaire. En outre, les opérateurs de transports peuvent déjà imposer des billets nominatifs.

*L'amendement de suppression COM-25 est adopté.*

*Les amendements COM-8 et COM-9 tombent.*

### *Article 6 ter*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Selon l'article 6 *ter*, sans portée normative, les autorités organisatrices de transport et les exploitants peuvent se doter de services internes de sécurité, régis par le code de la sécurité intérieure. Les conventions sectorielles prévues à l'alinéa 2 seraient redondantes avec les CISP et les CLSP existants qui traitent déjà des questions de sécurité, notamment dans les transports collectifs. Ayons plutôt une vision d'ensemble de la lutte contre la délinquance.

*L'amendement de suppression COM-26 est adopté.*

### *Article 6 quinquies*

**M. Philippe Bas, président.** – Encore un rapport du Gouvernement.

*Les amendements de suppression COM-27 et COM-61 sont adoptés.*

### *Article 7*

*L'amendement COM-28 est adopté.*

### *Article 8*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement abaisse à trois contraventions sur douze mois le délit de fraude d'habitude. Avis défavorable.

*L'amendement COM-6 n'est pas adopté.*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-29 exclut du champ du délit de fraude d'habitude les cas de transaction avec l'opérateur. La transaction, prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale, éteint l'action publique et ne peut être comptabilisée pour constituer le délit de fraude d'habitude dans les transports collectifs.

**M. Jacques Bigot.** – Je comprends la position juridique du rapporteur, mais l'acceptation d'une transaction peut résulter d'une stratégie, dans la mesure où les amendes sont difficilement recouvrées ; or celui qui paie une transaction cinq fois de suite est un fraudeur. Le Gouvernement pourrait s'expliquer sur ce sujet, afin que, comme pour les infractions routières, la transaction soit une amende forfaitaire, ce qui permettrait de la comptabiliser. L'objectif est de réduire la fraude, qui coûte très cher aux organisateurs de transport.

**M. Philippe Bas, président.** – Je vous rappelle que la transaction a pour effet d'effacer l'infraction...

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Certains fraudeurs développent de véritables stratégies de fraude mais on ne peut surmonter cet



obstacle juridique. Un autre amendement, qui améliore le recouvrement des amendes résultant d'une transaction réduira l'intérêt d'une telle stratégie.

*L'amendement COM-29 est adopté.*

#### **Article additionnel après l'article 8**

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-3 interdit l'accès aux transports publics à ceux qui ont commis plus de trois délits dans l'enceinte des transports publics.

*L'amendement COM-3, satisfait, n'est pas adopté.*

#### **Article 8 bis**

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-30 limite à trente minutes la durée pendant laquelle peut être retenu un fraudeur qui refuse de décliner son identité aux agents contrôleurs assermentés, en attendant la décision de l'officier de police judiciaire.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Actuellement, cette durée n'est pas encadrée.

**M. François Grosdidier.** – Comment faire dans un train de grande ligne ?

**M. Philippe Bas, président.** – L'objectif est de laisser le temps suffisant pour joindre l'officier de police judiciaire.

**M. François Grosdidier.** – Si l'officier doit être présent, ce délai est insuffisant ! Imaginez, en pleine nuit dans la Meuse...

**M. Philippe Bas, président.** – Il suffit que l'officier de police judiciaire donne son accord par téléphone.

**Mme Esther Benbassa et Mme Cécile Cukierman.** – Nous nous y opposons.

*L'amendement COM-30 est adopté.*

#### **Article 8 ter**

*L'amendement rédactionnel COM-31 est adopté.*

#### **Article 9**

*L'amendement rédactionnel COM-58 est adopté, de même que l'amendement de coordination COM-59 et les amendements rédactionnels COM-32, COM-33, COM-34.*

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-60 précise que l'administration fiscale transmet les données relatives aux contrevenants à la personne morale mentionnée à l'alinéa 4, laquelle les transmet aux agents de

l'exploitant du service de transport chargés du recouvrement des sommes dues au titre de la transaction, et non aux agents ayant constaté l'infraction. C'est une mesure de bon sens et de bonne organisation, on s'étonne cependant qu'elle soit de niveau législatif.

*L'amendement COM-60 est adopté.*

### *Articles additionnels après l'article 9*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-1 qualifie l'incitation à la fraude dans les transports de délit puni de cinq ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.

**M. François Grosdidier.** – Et pourquoi pas la réclusion criminelle à perpétuité ?

*L'amendement COM-1 n'est pas adopté.*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-2 a pour effet de fusionner les services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF. Cette fusion serait délicate et ces services se coordonnent déjà sans problème. Avis défavorable.

*L'amendement COM-2 n'est pas adopté.*

### *Article 9 bis*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'article 9 *bis* allonge la durée pendant laquelle le contrevenant peut acquitter les sommes résultat de la transaction, ce qui serait contradictoire avec l'objectif de lutte contre la fraude.

*L'amendement de suppression COM-35 est adopté.*

### *Article 11*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'article 11 est un « cavalier », sans lien avec le présent texte.

*L'amendement de suppression COM-36 est adopté.*

### *Article 12*

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – L'amendement COM-37 ouvre la possibilité de transférer les attributions de police des transports de la police municipale, comme il est déjà possible pour les aires de gens du voyage, l'assainissement, les déchets ménagers, la voirie, le stationnement.

**M. Philippe Bas, président.** – Cette disposition est issue du rapport Pillet-Vandierendonck relatif aux polices municipales.

**M. René Vandierendonck.** – Par rapport à notre rapport, il n'y a rien de nouveau sous le soleil : il s'agit du transfert des pouvoirs de police

spéciale du maire en matière de transport sur une base volontaire au président de l'établissement public de coopération intercommunale qui a la compétence de transports urbains. C'est un sujet important : Martine Aubry et Gérald Darmanin se satisfont désormais de pouvoir envisager un service de vidéo-protection à l'échelle intercommunale. C'est pragmatique, pas hémiplogique ! Ne rouvrons pas le débat.

**M. Alain Vasselle.** – Je partage l'exposé des motifs mais ne vois pas la possibilité pour le maire de s'opposer à ce transfert.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Cela figure dans le corps de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales.

**M. Philippe Bas, président.** – Il faut choisir entre les amendements COM-37 ou COM-68, dont l'objet est identique : celui notre rapporteur impose le transfert sauf opposition du maire, celui du rapporteur pour avis le rend possible.

**M. François Bonhomme, rapporteur.** – Je reste sur le parallélisme des formes, en m'inspirant de la rédaction de l'article L.5211-9-2 du code général des collectivités territoriales qui prévoit le principe assorti de réserves.

**M. Pierre-Yves Collombat.** – Ne rouvrons pas de vieilles querelles ! La nécessité l'emportera si besoin !

*L'amendement COM-37 n'est pas adopté.*

*L'amendement COM-68 est adopté.*

### **Article 13**

*L'amendement rédactionnel COM-38 est adopté.*

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-39 supprime les alinéas 10 à 14 de l'article 13, relatifs notamment à la répression du signalement d'agents effectuant un contrôle ou d'incitation à commettre des infractions à la police des transports, qui semblent disproportionnées.

*L'amendement COM-39 est adopté.*

### **Article 14**

*L'amendement de suppression COM-40 est adopté.*

### **Article additionnel après l'article 14**

**M. Philippe Bas, président.** – L'amendement COM-41 assure l'application outre-mer de la proposition de loi.

**M. Félix Desplan.** – En Guadeloupe, nous n'avons pas de RATP !

**Mme Esther Benbassa.** – Je m'abstiens.

**Mme Cécile Cukierman.** – Nous votons contre.

**M. Yves Détraigne.** – Notre collègue Mme Lana Tetuani s’interrogeait sur le III de l’article 1<sup>er</sup> : pourquoi applique-t-on automatiquement ces dispositions à l’outre-mer ?

**M. Philippe Bas, président.** – Cela a été abrogé. Les dispositions rassurant notre collègue figurent dans l’amendement.

*L’amendement COM-41 est adopté.*

*L'ensemble de la proposition de loi est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.*

*Le sort des amendements examinés par la commission est retracé dans le tableau suivant :*

Auteur	N°	Objet	Sort de l’amendement
<b>Article 1<sup>er</sup></b>			
<b>Autorisation pour les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP à procéder à l’inspection visuelle, à la fouille des bagages et à des palpations de sécurité ; assouplissement des conditions applicables pour procéder aux palpations des sécurité pour l’ensemble des agents de sécurité privée ; suppression de la notion de « bagage à main »</b>			
<b>M. BONHOMME, rapporteur</b>	10	Clarification rédactionnelle	<b>Adopté</b>
<b>M. BONHOMME, rapporteur</b>	11	Maintien d’une habilitation et d’un agrément spécifiques pour procéder à des palpations de sécurité	<b>Adopté</b>
<b>Article additionnel après l’article 1<sup>er</sup></b>			
<b>M. FOUCHÉ</b>	57	Expérimentation d’un dispositif de « caméra-piéton » au bénéfice des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP	<b>Adopté</b>
<b>Article 2</b>			
<b>Contrôle par les forces de l’ordre, pour le compte du représentant de l’État dans le département, des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP</b>			
<b>M. BONHOMME, rapporteur</b>	13	Contrôle de la formation des agents des services internes de sécurité par le CNAPS	<b>Adopté</b>
<b>M. FOUCHÉ</b>	62	Contrôle de la formation des agents des services internes de sécurité par le CNAPS	<b>Adopté</b>
<b>M. BONHOMME, rapporteur</b>	14	Transmission au CNAPS, en plus du Défenseur des droits, du bilan annuel de contrôle des agents des services internes de sécurité par les forces de l’ordre	<b>Adopté</b>

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. FOUCHÉ	63	Transmission au CNAPS, en plus du Défenseur des droits, du bilan annuel de contrôle des agents des services internes de sécurité par les forces de l'ordre	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	16	Conséquence	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	12	Clarification	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	15	Application du code de déontologie édicté par le CNAPS aux agents de services internes de sécurité	Adopté
M. FOUCHÉ	64	Application du code de déontologie édicté par le CNAPS aux agents de services internes de sécurité	Adopté
<b>Article 3</b> <b>Élargissement des cas de dispense du port de la tenue professionnelle</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	17	Réécriture de l'article	Adopté
M. FOUCHÉ	65	Réécriture de l'article	Adopté
<b>Article 3 bis</b> <b>Possibilité de contrôle préalable avant le recrutement et l'affectation de personnels au sein de la SNCF, de SNCF mobilités de SNCF réseau et de la RATP</b>			
M. HOUEL	7	Contrôles administratifs préalables	Satisfait ou sans objet
M. BONHOMME, rapporteur	18	Contrôles administratifs préalables	Adopté
M. FOUCHÉ	66	Contrôles administratifs préalables	Adopté
<b>Article additionnel après l'article 3 bis</b>			
M. HOUEL	5	Transmission d'informations aux employeurs	Rejeté
<b>Article 4 ter</b> <b>Peine d'interdiction de séjourner dans certains lieux</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	19	Suppression	Adopté

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
<b>Article 5</b> <b>Règles de compétence spécifiques pour ordonner des contrôles à bord des véhicules de transports ferroviaires de passagers</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	20	Rédactionnel	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	21	Rédactionnel	Adopté
<b>Article 6</b> <b>Extension des possibilités de fouille préventive aux bagages et aux véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	22	Réécriture des articles 78-2-2 et 78-2-4 Rétablissement d'une autorisation du procureur de la République pour surmonter un refus de propriétaire de bagage de laisser fouiller son bagage	Adopté
<b>Article additionnel après l'article 6</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	23	Transmission en temps réel aux forces de l'ordre des images captées dans les véhicules et emprises immobilières affectés au transport public de voyageurs	Adopté
M. FOUCHÉ	67	Transmission en temps réel aux forces de l'ordre des images captées dans les véhicules et emprises immobilières affectés au transport public de voyageurs	Adopté
M. HOUEL	4	Fouille systématique des bagages en cas de fraude	Rejeté
<b>Article 6 bis A</b> <b>Remise de rapport relatif aux dispositions prises pour sécuriser les trains en matière de dispositifs anti-intrusion dans la cabine du conducteur et de dispositifs permettant d'arrêter à distance les trains pour prévenir un détournement terroriste</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	24	Suppression	Adopté
<b>Article 6 bis</b> <b>Obligation pour les personnes voyageant en fraude de pouvoir justifier de leur identité et possibilité pour les entreprises de transport routier, ferroviaire ou guidé de subordonner le voyage de leurs passagers à la détention d'un titre de transport nominatif</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	25	Suppression	Adopté
M. HOUEL	8	Listes de documents pouvant permettre d'attester de l'identité du fraudeur	Tombe

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. HOUEL	9	Possibilité de garde d'un fraudeur pour une durée maximale de 4 heures	Tombe
<b>Article 6 ter</b> <b>conventions entre le représentant de l'État dans le département</b> <b>et les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres et leurs exploitants</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	26	Suppression	Adopté
<b>Article 6 quinquies</b> <b>Remise de rapport</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	27	Suppression	Adopté
M. FOUCHÉ	61	Suppression	Adopté
<b>Article 7</b> <b>Constat par les agents ou fonctionnaires habilités à constater</b> <b>les infractions à la police des transports du délit de vente à la sauvette</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	28	Réécriture	Adopté
<b>Article 8</b> <b>Délit de fraude d'habitude dans les transports en commun</b>			
M. HOUEL	6	Abaissement à trois contraventions pour constituer le délit de fraude d'habitude	Rejeté
M. BONHOMME, rapporteur	29	Exclusion des amendes ayant fait l'objet d'une transaction du champ du délit de fraude d'habitude	Adopté
<b>Article additionnel après l'article 8</b>			
M. HOUEL	3	Peine d'interdiction d'accès aux transports publics	Satisfait ou sans objet
<b>Article 8 bis</b> <b>Création d'un délit de non maintien à disposition d'un agent assermenté</b> <b>pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire</b> <b>en cas d'impossibilité ou de refus du contrevenant de justifier de son identité</b>			
M. BONHOMME, rapporteur	30	Limitation à 30 minutes du délai pendant lequel le fraudeur peut être retenu, le temps de contacter l'OPJ	Adopté

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
<b>Article 8 ter</b> Création d'un délit de presse d'appel public à souscription pour financer une transaction avec un opérateur de transport			
M. BONHOMME, rapporteur	31	Rédactionnel	Adopté
<b>Article 9</b> Création d'un droit de communication entre exploitants et administrations publiques pour fiabiliser les données relatives à l'identité et à l'adresse des contrevenants pour améliorer le recouvrement des amendes décidées dans le cadre transactionnel de l'article 529-3 du code de procédure pénale			
M. FOUCHÉ	58	Rédactionnel	Adopté
M. FOUCHÉ	59	Coordination	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	32	Rédactionnel	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	33	Rédactionnel	Adopté
M. BONHOMME, rapporteur	34	Modalités d'application prises par décret pris après avis de la CNIL	Adopté
M. FOUCHÉ	60	Précision	Adopté
<b>Article additionnel après l'article 9</b>			
M. HOUEL	1	Création d'un délit d'appel à la constitution d'une mutuelle de fraudeur	Rejeté
M. HOUEL	2	Fusion de la SUGE et du GPSR en Île-de-France	Rejeté
<b>Article 9 bis</b> Extension du délai accordé aux opérateurs pour recouvrer l'amende dans le cadre de la transaction avec la personne ayant commis une fraude			
M. BONHOMME, rapporteur	35	Suppression	Adopté
<b>Article 11</b> Prêt de main d'œuvre entre SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau			
M. BONHOMME, rapporteur	36	Suppression	Adopté



Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
<b>Article 12</b> <b>Participation des polices municipales à la police des transports publics</b>			
<b>M. BONHOMME,</b> <b>rapporteur</b>	37	Transfert de plein droit du pouvoir de réglementation en matière de transports publics au président d'intercommunalité quand celle-ci est compétente en matière de transport	<b>Rejeté</b>
<b>M. FOUCHÉ</b>	68	Transfert facultatif du pouvoir de réglementation en matière de transports publics au président d'intercommunalité quand celle-ci est compétente en matière de transport	<b>Adopté</b>
<b>Article 13</b> <b>Dispositions diverses et lutte contre les mutuelles de fraudeurs</b>			
<b>M. BONHOMME,</b> <b>rapporteur</b>	38	Rédactionnel	<b>Adopté</b>
<b>M. BONHOMME,</b> <b>rapporteur</b>	39	Suppression d'un délit de signalement d'un contrôle au sein de véhicules ou d'emprises immobilières affectés au transport public de voyageurs	<b>Adopté</b>
<b>Article 14</b> <b>Lutte contre le harcèlement et les violences à caractère sexiste</b>			
<b>M. BONHOMME,</b> <b>rapporteur</b>	40	Suppression	<b>Adopté</b>
<b>Article additionnel après l'article 14</b>			
<b>M. BONHOMME,</b> <b>rapporteur</b>	41	Application outre-mer	<b>Adopté</b>



---

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

### Défenseur des droits

M. Jacques Toubon, Défenseur des droits

Mme Claudine Angeli-Troccaz, adjointe du Défenseur des droits, chargée de la déontologie dans le domaine de la sécurité

Mme France de Saint-Martin, attachée parlementaire

### Ministères

#### **Ministère des transports**

*Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) :* M. Thierry Guimbaud, directeur des services de transport, Mme Isabelle Gally, responsable du département de la sûreté dans les transports, M. Pierre Brodin, adjoint à la responsable du département de la sûreté dans les transports

#### **Ministère de l'intérieur**

*Direction générale de la sécurité intérieure (DGSI) :* M. Patrick Calvar, directeur

*Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) :* MM. Fabrice Allegri, lieutenant-colonel, Philippe Fin, lieutenant-colonel

*Direction générale de la police nationale (DGPN)*

- M. Didier Martin, commissaire divisionnaire, chef du service national de la police ferroviaire (SNPF) - Direction centrale de la police aux frontières (DCPAF)

- M. Julien Dufour, commissaire de police, conseiller technique, chef de l'unité de coordination de la sécurité dans les transports en commun

- M. Jean-François Gayraud, commissaire divisionnaire, unité de coordination de la lutte anti-terroriste

*Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ) :* MM. Pierre Regnault de la Mothe, sous-directeur des polices administratives, Claude Dumont, chef du bureau des polices administratives

*Sous-direction régionale de la police des transports (SDRPT) de la préfecture de police de Paris :* M. Jean-Marc Novaro, sous-directeur

### **Ministère de la justice**

M. Benoist Hurel, conseiller politique pénal et action publique

*Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) : M. Olivier Rabot, chef de bureau de la police judiciaire*

### **Opérateurs de transport**

#### **Société nationale des chemins de fer français (SNCF)**

M. Stéphane Volant, secrétaire général, en charge de la tutelle de la direction de la sûreté, Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire

#### **Régie autonome des transports parisiens (RATP)**

MM. Jérôme Harnois, directeur de cabinet de la présidente-directrice générale, Stéphane Gouaud, directeur du département de la sécurité, Mme Magali Four, responsable d'unité au département juridique

### **Table-ronde avec les syndicats de la SNCF et de la RATP**

#### **SNCF**

*Union interfédérale des transports CGT : M. Dominique Launay, secrétaire général*

*Fédération UNSA-ferroviaire : M. Serge Delporte, secrétaire adjoint du groupe national sûreté ferroviaire*

*SUD-Rail : M. Christophe Fargallo, représentant national*

*CFDT Cheminots : M. Christophe Dard, secrétaire national*

#### **RATP**

*CGT-RATP : M. Olivier Diarra, délégué département*

*UNSA-RATP : M. Christophe Fièvre, délégué conventionnel*

*SUD-RATP : M. Franck Barrault, délégué central*

*CFE-CGC : M. Paul du Chalard, délégué adjoint*

*CFDT-RATP : M. Guillaume Farfaro, représentant accrédité*

### **Autorités organisatrices de transport**

#### **Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)**

Mme Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, M. David O'Neill, chef de la division des politiques de services

#### **Groupement des autorités responsables des transports (GART)**

M. Louis Nègre, sénateur des Alpes-Maritimes, président

---

### **Personnalités qualifiées**

M. Dominique Bussereau, député, ancien ministre des transports

M. Gilles Savary, député de la Gironde, auteur de la proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs

### **Association d'usagers**

**Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT)**

M. Jean Lenoir, vice-président

### **Commission européenne**

**Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE)**

MM. Robert Missen, chef d'unité Sûreté des transports terrestres et maritimes, Jacques Zachmann

**Direction générale de la migration et des affaires intérieures (DG HOME)**

M. Olivier Luyckx, chef d'unité Terrorisme et gestion des crises

### **Table ronde avec des représentants d'ambassades**

**Ambassade d'Allemagne**

Mme Annegret Korff, fonctionnaire du ministère de l'intérieur attachée à l'ambassade

**Ambassade de Belgique**

Mme Nathalie Cassiers, ministre-conseiller, chef de mission adjoint

**Ambassade d'Espagne**

M. Pedro Antonio Vargas, conseiller adjoint d'Intérieur, Mme Elena Perez-Villanueva, conseillère

**Ambassade des États-Unis**

M. James Duncan, attaché de la *Transportation Security Administration* pour la France, la Suisse et le Luxembourg, Mme Florence Radovic, service économique

**Grand-Duché de Luxembourg**

Mme Marie-Jeanne Dos Santos, conseiller

### **Experts internationaux**

M. Axel Dyèvre, directeur associé (Compagnie européenne d'intelligence stratégique, CEIS)

M. Olivier Rafowicz, expert militaire

### **Déplacement à la Maison de la sûreté (SNCF)**

M. Stéphane Volant, secrétaire général, en charge de la tutelle de la direction de la sûreté

M. Christian Lambert, directeur de la sûreté

Mme Céline Debove, directrice adjointe de la sûreté

M. Franck Bertin, directeur de la zone de sûreté Paris-Nord

M. Olivier Sanz, chef du département innovations et technologies

M. Vincent Roque, chef du département de la défense-délégué sûreté pour la province

M. Jérémie Zeguerman, directeur des gares de l'Établissement d'Exploitation Voyageurs (EEV) de Paris-Nord

M. Christophe Lebesgue, agent de la SUGE, adjoint de dirigeant de proximité

M. Philippe Labbé, contrôleur

### **Contributions écrites**

**Ambassade de Grande-Bretagne**

**Ministère de la défense (État-major des armées)**

**Union des transports publics et ferroviaires (UTP)**

## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	—
	<p><b>Proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les atteintes graves à la sécurité publique, contre le terrorisme et contre la fraude dans les transports publics de voyageurs</b></p>	<p><b>Proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs</b></p>	<p><b>Proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs</b></p>
	<p>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS</p>	<p>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS</p>	<p>TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS RELATIVES À LA PRÉVENTION ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES GRAVES À LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS</p>
	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
<b>Code des transports</b>			
<p><i>Art. L. 2251-5.</i> – Les articles L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure sont applicables aux services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens.</p>	<p>I. – L'article L. 2251-5 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« L'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure leur est également applicable dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>I. – Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 2251-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« L'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure leur est également applicable dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>I. – (Alinéa sans modification)</p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: right;">1° Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>—</p> <p><i>Art. L. 5332-6. – En vue d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires qui s'y rattachent, d'une part, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale, et, d'autre part, les agents des douanes peuvent procéder à la visite des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, ainsi que des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint ou embarqués à bord des navires se trouvant dans ces mêmes zones.</i></p> <p>Les agents de l'État chargés des contrôles peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux</p>			<p>—</p> <p><u>deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2251-9 ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art. L. 2251-9. – L'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure est applicable aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens.</u></p> <p><u>« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. » ;</u></p>
			<b>Amdt COM-10</b>



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>visites auxquelles ils procèdent.</p>			
<p>Sont également habilités à procéder à ces visites, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité française ou ressortissants d'un autre État membre de l'Union européenne, que les services de l'État, les exploitants d'installations portuaires, les compagnies de transport maritime, les prestataires de services portuaires désignent pour cette tâche. Ces agents sont agréés par l'autorité administrative et par le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet. Ils peuvent procéder à des contrôles des transports de marchandises visant à détecter une présence humaine sans pénétrer eux-mêmes à l'intérieur des véhicules ou de leur chargement.</p>		<p>2° (<i>nouveau</i>) À la troisième phrase du troisième alinéa de l'article L. 5332-6 et à la deuxième phrase du second alinéa du II de l'article L. 6342-4, les mots : « à main » sont supprimés.</p>	<p>2° (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>L'agrément prévu au troisième alinéa est refusé ou retiré lorsque la moralité de la personne ou son comportement se révèle incompatible avec l'exercice des missions mentionnées au présent article. L'agrément ne peut être retiré par le procureur de la République ou par l'autorité administrative qu'après que l'intéressé a été mis en</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, il peut faire l'objet d'une suspension immédiate.</p>	<p><i>Art. L. 6342-4. – I. —</i> Les opérations d'inspection-filtrage prévues par les mesures de sûreté mentionnées à l'article L. 6341-2 peuvent être exécutées par les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale ainsi que les agents des douanes.</p>	<p>À cet effet, ils peuvent procéder à la fouille et à la visite par tous moyens appropriés des personnes, des bagages, du courrier postal, des colis postaux, du fret, des approvisionnements de bord, des fournitures destinées aux aérodromes, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans la zone côté piste des aérodromes et dans tout autre lieu où sont mises en œuvre les mesures de sûreté précitées, ou sortant de ceux-ci.</p>	<p>II. – Les opérations d'inspection-filtrage des personnes, des objets qu'elles transportent et des bagages ainsi que les opérations d'inspection des véhicules peuvent être réalisées, sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des agents des douanes, par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un État membre de l'Union européenne, désignés par les</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>entreprises ou organismes mentionnés à l'article L. 6341-2 ou les entreprises qui leur sont liées par contrat.</p>			
<p>Ces agents doivent avoir été préalablement agréés par le représentant de l'État dans le département et le procureur de la République. Ils ne procèdent à la fouille des bagages à main et des autres objets transportés qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sûreté qu'avec le consentement de la personne. La palpation de sûreté est faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.</p>			
<p>(...)</p>			
<p><b>Code de la sécurité intérieure</b></p>			
<p>Livre VI : Activités privées de sécurité</p>	<p>II. – La sous-section 1, de la section 1 du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p>	<p>II. – Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p>	<p>II. – (Alinéa sans modification)</p>
<p>Titre I<sup>er</sup> : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires</p>			
<p>Chapitre III : Modalités d'exercice</p>			
<p>Section 1 : Activités de surveillance et de gardiennage</p>			
<p>Sous-section 1 : Missions</p>			
<p>Art. L. 511-1. – Sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale, les agents de police municipale exécutent, dans la limite de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>leurs attributions et sous son autorité, les tâches relevant de la compétence du maire que celui-ci leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques.</p>			
<p>Ils sont chargés d'assurer l'exécution des arrêtés de police du maire et de constater par procès-verbaux les contraventions auxdits arrêtés. Sans préjudice des compétences qui leur sont dévolues par des lois spéciales, ils constatent également par procès-verbaux les contraventions aux dispositions du code de la route dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État ainsi que les contraventions mentionnées au livre VI du code pénal dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'elles ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquête et à l'exclusion de celles réprimant des atteintes à l'intégrité des personnes.</p>			
<p>Ils peuvent également constater par rapport le délit prévu par l'article L. 126-3 du code de la construction et de l'habitation.</p>			
<p>Ils exercent leurs fonctions sur le territoire communal, dans les conditions prévues au 2° de l'article 21 du code de procédure pénale. Affectés sur décision du maire à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle mentionnée à l'article L. 613-3, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main</p>		<p>1° A (nouveau) Au dernier alinéa des articles L. 511-1 et L. 531-1, au premier alinéa de l'article L. 613-2 et au second alinéa de l'article L. 613-3, les mots : « à main » sont</p>	<p>1° A (Sans modification)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.</p>		supprimés ;	
<p><i>Art. L. 531-1</i> – Les agents de la ville de Paris chargés d'un service de police, agréés par le procureur de la République et assermentés, sont autorisés à constater par procès-verbal les contraventions aux arrêtés de police du maire de Paris pris en application de l'article L. 2512-13 du code général des collectivités territoriales ainsi que celles relatives aux permis de stationnement sur la voie publique, dans les conditions et selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État. Ils constatent également par procès-verbal les contraventions mentionnées au livre VI du code pénal dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'elles ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquête et à l'exclusion de celles réprimant des atteintes à l'intégrité des personnes..</p>			
<p>En outre, ces agents sont habilités à relever l'identité des contrevenants ayant commis les infractions visées au premier alinéa, dans les conditions prévues à l'article 78-6 du code de procédure pénale</p>			
<p>L'article L. 1312-1 du code de la santé publique est applicable aux inspecteurs de salubrité de la ville de Paris.</p>			
<p>Affectés sur décision du maire à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle mentionnée à l'article</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>L. 613-3, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.</p>			
<p><i>Art. L. 613-2.</i> – Les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1 peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.</p>			
<p>Les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1, spécialement habilitées à cet effet et agréées par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police dans les conditions prévues par décret en Conseil d'État, peuvent, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique, procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet. Ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.</p>	<p>1° À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 613-2, les mots : « spécialement habilitées à cet effet et agréées par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police » sont remplacés par les mots : « justifiant d'une aptitude professionnelle ».</p>	<p><del>1° À la première phrase du second alinéa de l'article L. 613-2, les mots : « spécialement habilitées à cet effet et agréées par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police » sont remplacés par les mots : « justifiant d'une aptitude professionnelle » ;</del></p>	<p>1° Supprimé</p>
<p><i>Art. L. 613-3.</i> – Pour l'accès aux enceintes dans lesquelles est organisée une</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>manifestation sportive, récréative ou culturelle rassemblant plus de 300 spectateurs, les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 1° de l'article L. 611-1, agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle dans les conditions prévues par décret en Conseil d'État, ainsi que celles, membres du service d'ordre affecté par l'organisateur à la sécurité de la manifestation sportive, récréative ou culturelle en application des dispositions de l'article L. 211-11, titulaires d'une qualification reconnue par l'État et agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle, peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire et avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation doit être effectuée par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet.</p>	<p>2° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 613-3, les mots : « agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle » sont remplacés par les mots : « justifiant d'une aptitude professionnelle ».</p>	<p><del>2° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 613-3, la première occurrence des mots : « agréées par la commission régionale d'agrément et de contrôle » est remplacée par les mots : « justifiant d'une aptitude professionnelle ».</del></p>	<p>2° <b>Supprimé</b></p>
<p>III. – Le II du présent article est applicable en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna.</p>	<p><del>III. – Le II est applicable en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna.</del></p>	<p>III. – <b>Supprimé</b> <b>Amdt COM-11</b></p>	<p>Article 1<sup>er</sup> <i>bis</i></p>
	<p>Article 1<sup>er</sup> <i>bis</i> (nouveau)</p>	<p><b>Supprimé</b></p>	<p><b>Suppression maintenue</b></p>
			<p>Article 1<sup>er</sup> <i>ter</i> (nouveau)</p>
			<p><u>I. – Après l'article L. 2251-4 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-4-1 ainsi rédigé :</u></p>

Dispositions en vigueur

—

Texte de la proposition  
de loi

—

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale en  
première lecture

—

Texte élaboré par la  
commission en vue de  
l'examen en séance  
publique

—

« Art. L. 2251-4-1. –  
À compter du 1<sup>er</sup> janvier  
2017 et pour une durée de  
trois ans, les agents des  
services internes de sécurité  
de la SNCF et de la Régie  
autonome des transports  
parisiens peuvent procéder à  
l'enregistrement audiovisuel  
des interventions qu'ils  
réalisent dans l'exercice de  
leurs missions, au moyen de  
caméras individuelles.

« Cet enregistrement  
est réalisé dans les conditions  
prévues au titre V du livre II  
du code de la sécurité  
intérieure, sous réserve des  
dispositions du présent  
article.

« L'enregistrement,  
limité à la durée de  
l'intervention, ne peut être  
effectué en continu. Il fait  
l'objet d'une signalisation  
permettant d'informer les  
personnes filmées de son  
activation.

« Il ne peut avoir lieu  
hors des emprises  
immobilières nécessaires à  
l'exploitation des services de  
transport ou des véhicules de  
transport public de personnes  
qui y sont affectés.

« Les données  
enregistrées ne sont pas  
accessibles aux agents qui les  
enregistrent. »

II. –  
L'expérimentation fait  
l'objet d'un bilan de sa mise  
en œuvre dans les deux ans  
suivant son entrée en vigueur,  
afin d'évaluer l'opportunité  
du maintien de cette mesure.

**Amdt COM-57**



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	—
<b>Code des transports</b>	Article 2	Article 2	Article 2
Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé  Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés  Titre V : Services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens  Chapitre I <sup>er</sup> : Dispositions générales	I. – Le chapitre I <sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2251-6 ainsi rédigé :	I. – Le chapitre I <sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est <del>complété par des articles L. 2251-6 à L. 2251-8</del> ainsi rédigé :	I. – Le chapitre I <sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi <u>modifié</u> :  <u>1° (nouveau) Après le deuxième alinéa de l'article L. 2251-1, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :</u>  <u>« Outre la formation initiale dont ils bénéficient, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens reçoivent une formation continue dispensée en cours de carrière et adaptée aux besoins des services, en vue de maintenir ou de parfaire leur qualification professionnelle, leur connaissance des règles déontologiques et leur adaptation aux fonctions qu'ils sont conduits à exercer.</u>  <u>« Ces formations sont soumises au titre II bis du livre VI du code de la sécurité intérieure. »</u>  <u>2° (nouveau) Au début de l'article L. 2251-5, sont ajoutées les références : « Le 1° et le 2° de l'article</u>
Art. L. 2251-5. – Les			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>articles L. 617-15 et L. 617-16 du code de la sécurité intérieure sont applicables aux services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens.</p>	<p>« Art. L. 2251-6. – Sans préjudice des dispositions prévues au code de procédure pénale pour le contrôle des personnes habilitées à constater les infractions à la loi pénale, les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale assurent, pour le compte du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, le contrôle des agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1.</p>	<p>« Art. L. 2251-6. – Sans préjudice des dispositions prévues au code de procédure pénale pour le contrôle des personnes habilitées à constater les infractions à la loi pénale, les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale des services désignés par arrêté du ministre de l'intérieur assurent, pour le compte du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, le contrôle des agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1 du présent code.</p>	<p><u>L. 617-13, » :</u></p> <p><u>3° Il est ajouté un article L. 2251-6 ainsi rédigé :</u></p> <p><b>Amdts COM-13 et COM-62</b></p> <p>« Art. L. 2251-6. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
	<p>« Ils peuvent recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires sur l'activité opérationnelle de ces services.</p>	<p>« Ils peuvent recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires relatifs à l'activité opérationnelle de ces services.</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
	<p>« Ils peuvent transmettre à l'exploitant toute information établissant qu'un agent d'un service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1 se trouve dans l'une des situations décrites aux trois premiers</p>	<p>« Ils transmettent à l'exploitant toute information établissant qu'un agent d'un service interne de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1 se trouve dans l'un des cas décrits aux trois premiers alinéas de l'article</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
	alinéas de l'article L. 2251-2.	<p>L. 2251-2.</p> <p>« Un bilan national annuel des actions entreprises dans le cadre du présent article est publié et notifié au Défenseur des droits.</p> <p><del>« Art. L. 2251-7 (nouveau). Un code de déontologie des agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens est établi par décret en Conseil d'État.</del></p> <p><del>« Art. L. 2251-8 (nouveau). Outre la formation initiale dont ils bénéficient, les agents des services internes de sécurité de la Société nationale des chemins de fer et de la Régie autonome des transports parisiens reçoivent une formation continue dispensée en cours de carrière et adaptée aux besoins des services, en vue de maintenir ou de parfaire leur qualification professionnelle, leur connaissance des règles déontologiques et leur adaptation aux fonctions qu'ils sont conduits à exercer.</del></p> <p><del>« Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article. »</del></p>	<p>« Un bilan national annuel des actions entreprises dans le cadre du présent article est publié et notifié au Défenseur des droits <u>ainsi qu'au Conseil national des activités privées de sécurité défini au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure.</u> »</p> <p><b>Amdts COM-14 et COM-63</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>Amdts COM-15 et COM-64</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>Amdt COM-16</b></p>
Chapitre II : Sanctions pénales	II. – Le chapitre II du titre V du livre II de la deuxième partie du code des	II. – Le chapitre II du même titre V est <del>complété par un article L. 2252-2</del> ainsi	II. – Le chapitre II du même titre V est ainsi

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p style="text-align: center;"><b>Code de la sécurité intérieure</b></p> <p><i>Art. L. 632-1.</i> – Le Conseil national des activités privées de sécurité, personne morale de droit public, est chargé :</p> <p>1° D'une mission de police administrative. Il délivre, suspend ou retire les différents agréments, autorisations et cartes professionnelles prévus par le présent livre ;</p> <p>2° D'une mission disciplinaire. Il assure la discipline de la profession et prépare un code de déontologie de la profession approuvé par décret en Conseil d'État. Ce code s'applique à l'ensemble des activités mentionnées aux titres Ier, II et II bis ;</p>	<p>transports est complété par un article L. 2252-2 ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« <i>Art. L. 2252-2.</i> – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles exercés dans les conditions prévues à l'article L. 2251-6. »</p>	<p>rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« <i>Art. L. 2252-2.</i> – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour tout agent d'un service de sécurité mentionné à l'article L. 2251-1 de faire obstacle à l'accomplissement des contrôles exercés dans les conditions prévues à l'article L. 2251-6. »</p>	<p>modifié :</p> <p style="text-align: center;"><u>1° (nouveau) Le I de l'article L. 2252-1 du code des transports est supprimé ;</u></p> <p style="text-align: center;"><u>2° Il est ajouté un article L. 2252-2 ainsi rédigé :</u></p> <p style="text-align: center;"><b>Amdt COM-12</b></p> <p style="text-align: center;">« <i>Art. L. 2252-2.</i> – (<i>Sans modification</i>)</p> <p style="text-align: center;"><u>III (nouveau). – Le 2° de l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure est complété par les mots : « ainsi qu'aux services internes de sécurité de la</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>3° D'une mission de conseil et d'assistance à la profession.</p>	Article 3	<p><del>Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</del></p>	<p><u>SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens dont les modalités d'organisation sont définies par le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports. »</u></p>
<p>Le Conseil national des activités privées de sécurité remet au ministre de l'intérieur un rapport annuel dans lequel est établi le bilan de son activité. Il peut émettre des avis et formuler des propositions concernant les métiers de la sécurité privée et les politiques publiques qui leur sont applicables. Toute proposition relative aux conditions de travail des agents de sécurité privée est préalablement soumise à la concertation avec les organisations syndicales de salariés et d'employeurs</p>	Article 3	<p>4° L'article L. 2251-3 est ainsi <del>modifié</del> :</p>	<p><b>Amdt COM-15</b></p>
<p>Art. L. 2251-3. - La tenue et la carte professionnelle dont les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont</p>	Article 3	<p><del>Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
<p>tenue et la carte professionnelle dont les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont</p>	Article 3	<p>4° L'article L. 2251-3 est ainsi <del>modifié</del> :</p>	<p>L'article L. 2251-3 du code des transports est ainsi <u>rédigé</u> :</p>
<p>tenue et la carte professionnelle dont les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont</p>	Article 3	<p>4° L'article L. 2251-3 est ainsi <del>modifié</del> :</p>	<p><u>« Art. L. 2251-3. - La tenue et la carte professionnelle, dont les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>obligatoirement porteurs dans l'exercice de leurs fonctions ne doivent entraîner aucune confusion avec celles des autres agents des services publics, notamment des services de police.</p>	<p>Au début du deuxième alinéa de l'article L. 2251-3 du code des transports, les mots : « Les cas exceptionnels dans lesquels » sont remplacés par les mots : « Dans des lieux mentionnés aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 particulièrement exposés aux infractions prévues au titre quatrième du livre II du présent code, aux actes de terrorisme ou aux infractions de criminalité et de délinquance organisées telles que définies aux articles 311-9, 312-6 et 322-8 du code pénal » et les mots : « sont fixés » sont remplacés par les mots : « dans des conditions fixées ».</p>	<p><del>a) Le second alinéa est supprimé ;</del></p>	<p><u>obligatoirement porteurs dans l'exercice de leurs fonctions, ne doivent entraîner aucune confusion avec celles des agents des services publics, notamment des services de police.</u></p>
<p>Les cas exceptionnels dans lesquels ils peuvent être dispensés du port de la tenue sont fixés par voie réglementaire.</p>		<p><del>b) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
		<p><del>« Ils présentent leur carte professionnelle à quiconque en fait la demande. » ;</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
		<p><del>2° (nouveau) Après l'article L. 2251-3, il est inséré un article L. 2251-3-1 ainsi rédigé :</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
		<p><del>« Art. L. 2251-3-1. – Les agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1 peuvent être dispensés du port de la tenue pour l'exercice de leurs fonctions, dans des conditions fixées par voie</del></p>	<p>« Ces agents peuvent être dispensés du port de la tenue dans l'exercice de leurs fonctions.</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	—
		<p><del>réglementaire. Un arrêté du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police désigne les agents concernés, fixe la durée de la dispense et détermine les lieux ou catégories de lieux où ces agents peuvent exercer leurs fonctions. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.»</del></p>	<p><u>« En cas d'intervention, ces agents sont porteurs, de façon visible, de l'un des moyens matériels d'identification dont ils sont dotés, qui ne doivent entraîner aucune confusion avec les moyens utilisés par les agents des services publics.</u></p>
			<p><u>« Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. »</u></p>
			<p><b>Amdts COM-17 et COM-65</b></p>
		<p>Article 3 bis (nouveau)</p>	<p>Article 3 bis</p>
		<p>Le chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> du code de la sécurité intérieure est complété par un article L. 114-2 ainsi rédigé :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
		<p><del>« Art. L. 114-2. – Le recrutement ou l'affectation du personnel au sein de SNCF, de SNCF Mobilités, de SNCF Réseau ou de la Régie autonome des transports parisiens peut être précédé d'enquêtes administratives destinées à vérifier que le comportement des intéressés n'est pas incompatible avec l'accomplissement de leur</del></p>	<p><u>« Art. L. 114-2. – Les décisions de recrutement et d'affectation concernant les emplois relevant du domaine du transport collectif de personnes peuvent être précédées d'enquêtes administratives destinées à vérifier que le comportement des personnes intéressées n'est pas incompatible avec l'exercice des fonctions ou des missions envisagées.</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><i>Art. L. 2241-1. - I. –</i> Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p>	<p>Le premier alinéa de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par les mots : « et les agents de police judiciaire »</p>	<p><del>mission.</del> L'autorité administrative compétente informe <del>l'établissement</del> <del>requérant</del> du résultat de l'enquête.</p> <p>« Un décret en Conseil d'État fixe la liste des fonctions concernées et détermine les modalités d'application du présent article. »</p>	<p>L'autorité administrative compétente informe <u>l'employeur</u> du résultat de l'enquête.</p> <p><u>« Si le comportement des personnes intéressées est devenu incompatible avec l'exercice des missions pour lesquelles elles ont été recrutées ou affectées, une enquête administrative peut être menée à la demande de l'employeur. L'autorité administrative avise sans délai l'employeur du résultat de l'enquête. »</u></p> <p><b>Amdts COM-18 et COM-66</b></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
	Article 4	Article 4	Article 4
		<p>L'article L. 2241-1 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<i>(Sans modification)</i>
		<p>1° Le I est ainsi modifié :</p>	
		<p>a) Au premier alinéa, après le mot : « officiers », sont insérés les mots : « et les agents » ;</p>	



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p> <p>2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;</p> <p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p> <p>4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;</p> <p>5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.</p>		<p><i>b) (nouveau)</i> <b>Supprimé</b></p>	
<p>II. — Les contraventions aux dispositions des arrêtés de l'autorité administrative compétente de l'État concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules dans les cours des gares sont constatées également par :</p>			
<p>1° Les agents de police judiciaire ;</p>		<p><i>2° (nouveau)</i> Le 1° du II est abrogé.</p>	
<p>(...)</p>			
<p><b>Code de la route</b></p>		<p>Article 4 bis (nouveau)</p> <p>Le code de la route est ainsi modifié :</p>	<p>Article 4 bis</p> <p>(Sans modification)</p>
<p>Art. L. 225-4. — Les autorités judiciaires, les magistrats de l'ordre administratif dans le cadre</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>des recours formulés contre les décisions de retrait de point du permis de conduire, les officiers de police judiciaire chargés de l'exécution d'une ordonnance juridictionnelle ou agissant dans le cadre d'une enquête de flagrance, le représentant de l'État dans le département dans l'exercice de ses compétences en matière de permis de conduire, les militaires de la gendarmerie et les fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application du présent code sont autorisés à accéder directement aux informations enregistrées en application de l'article L. 225-1.</p>		<p>1° À l'article L. 225-4, le mot : « directement » est supprimé ;</p>	
<p><i>Art. L. 225-5.</i> – Les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire sont communiquées sur leur demande :</p>		<p>2° L'article L. 225-5 est ainsi modifié :</p>	
<p>1° Au titulaire du permis, à son avocat ou à son mandataire ;</p>		<p>a) À la fin du premier alinéa, les mots : « sur leur demande » sont supprimés ;</p>	
<p>2° Aux autorités compétentes des territoires et collectivités territoriales d'outre-mer, aux fins d'authentification du permis de conduire ;</p>			
<p>3° Aux autorités étrangères compétentes, aux fins d'authentification du permis de conduire, conformément aux accords internationaux en vigueur ;</p>			
<p>4° Aux officiers ou agents de police judiciaire</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
agissant dans le cadre d'une enquête préliminaire ;			
5° Aux militaires de la gendarmerie ou aux fonctionnaires de la police nationale habilités à effectuer des contrôles routiers en application des dispositions du présent code ;			
5° <i>bis</i> Aux agents de police judiciaire adjoints et aux gardes champêtres, aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions au présent code qu'ils sont habilités à constater ;			
6° Aux autorités administratives civiles ou militaires pour les personnes employées ou susceptibles d'être employées comme conducteur de véhicule à moteur ;			
7° Aux entreprises d'assurances pour les personnes dont elles garantissent ou sont appelées à garantir la responsabilité encourue du fait des dommages causés par les véhicules à moteur ;			
8° A l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de conducteur associées au chronotachygraphe électronique utilisé pour le contrôle des transports routiers ;			
9° A l'organisme chargé de la délivrance et de la gestion des cartes de qualification de conducteur destinées à prouver la qualification initiale et la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>aux transports de marchandises ou de voyageurs ;</p>	<p>10° Aux fonctionnaires ou agents de l'État chargés du contrôle des transports terrestres placés sous l'autorité du ministre chargé des transports pour l'exercice des compétences en matière de contrôle du transport routier prévues au présent code.</p>	<p>b) Il est ajouté un 11° ainsi rédigé :</p>	<p>« 11° Aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises, pour les personnes qu'elles emploient comme conducteur de véhicule à moteur. » ;</p>
<p><i>Art. L. 330-2. – I. –</i> Ces informations, à l'exception de celles relatives aux gages constitués sur les véhicules à moteur et aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation, sont communiquées sur leur demande :</p>	<p>1° À la personne physique ou morale titulaire des pièces administratives, à son avocat ou à son mandataire ;</p>	<p>3° À la fin du premier alinéa des articles L. 330-2 et L. 330-3 et au premier alinéa de l'article L. 330-4, les mots : « sur leur demande » sont supprimés.</p>	
<p>(...)</p>	<p><i>Art. L. 330-3. – I. -</i> Les informations relatives, d'une part, aux gages constitués sur les véhicules à moteur et, d'autre part, aux oppositions au transfert du certificat d'immatriculation sont communiquées sur leur demande :</p>		
<p>1° À la personne physique ou morale titulaire</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
des pièces administratives exigées pour la circulation du véhicule, à son avocat ou à son mandataire ;			
(…)			
<i>Art. L. 330-4.</i> – Les informations relatives à l'état civil du titulaire du certificat d'immatriculation, au numéro d'immatriculation et aux caractéristiques du véhicule ainsi qu'aux gages constitués et aux oppositions, sont, à l'exclusion de tout autre renseignement, communiquées sur leur demande, pour l'exercice de leur mission :			
1° Aux agents chargés de l'exécution d'un titre exécutoire ;			
(…)			
<b>Code pénal</b>			
<i>Art. 131-31.</i> – La peine d'interdiction de séjour emporte défense de paraître dans certains lieux déterminés par la juridiction. Elle comporte, en outre, des mesures de surveillance et d'assistance. La liste des lieux interdits ainsi que les mesures de surveillance et d'assistance peuvent être modifiées par le juge de l'application des peines, dans les conditions fixées par le code de procédure pénale.			
L'interdiction de séjour ne peut excéder une durée de dix ans en cas de condamnation pour crime et une durée de cinq ans en cas de condamnation pour délit.			
		Article 4 <i>ter</i> (nouveau)	Article 4 <i>ter</i>
		La première phrase de l'article 131-31 du code pénal est complétée par les mots : « , notamment les véhicules, les arrêts et les stations de transport public de voyageurs ».	<b>Supprimé</b> <b>Amdt COM-19</b>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
Code de procédure pénale	Article 5	Article 5	Article 5
<p>Livre I<sup>er</sup> : De la conduite de la politique pénale, de l'exercice de l'action publique et de l'instruction</p> <p>Titre II : Des enquêtes et des contrôles d'identité</p> <p>Chapitre III : Des contrôles, des vérifications et des relevés d'identité</p>	<p>I. – Le chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de procédure pénale est complété par un article 78-7 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 78-7. – Sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, le procureur de la République du ressort dans lequel se situe la gare de départ d'un véhicule de transport ferroviaire de voyageurs peut, en vue des contrôles et vérifications qui seront mis en œuvre dans ce véhicule sur son trajet, prendre les réquisitions prévues au sixième alinéa 6 de l'article 78-2 et à l'article 78-2-2.</p> <p>« Lorsque la gare de départ se situe hors du territoire national, et sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, les réquisitions et instructions mentionnées au premier alinéa peuvent être prises par le procureur de la République</p>	<p>I. – (Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 78-7. – Sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, le procureur de la République du lieu où se situe la gare de départ d'un véhicule de transport ferroviaire de voyageurs peut, en vue des contrôles et vérifications mis en œuvre dans ce véhicule sur son trajet, prendre les réquisitions et les instructions prévues au sixième alinéa de l'article 78-2 et à l'article 78-2-2.</p> <p>« Lorsque la gare de départ se situe hors du territoire national, sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, les réquisitions et instructions mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent être prises par le</p>	<p>I. – (Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. 78-7. – Sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, le procureur de la République du lieu où se situe la gare de départ d'un véhicule de transport ferroviaire de voyageurs peut, en vue des contrôles et <u>des</u> vérifications mis en œuvre dans ce véhicule sur son trajet, prendre les réquisitions et les instructions prévues au sixième alinéa de l'article 78-2 et à l'article 78-2-2.</p> <p style="text-align: center;"><b>Amdt COM-20</b></p> <p>« Lorsque la gare de départ se situe hors du territoire national, sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, les réquisitions et <u>les</u> instructions mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent être prises par</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>—</p> <p><i>Art. 18.</i> – Les officiers de police judiciaire ont compétence dans les limites territoriales où ils exercent leurs fonctions habituelles.</p> <p>(...)</p> <p>Les officiers ou agents de police judiciaire exerçant habituellement leur mission dans les véhicules affectés au transport collectif de voyageurs ou dans les lieux destinés à l'accès à ces moyens de transport sont compétents pour opérer sur l'étendue de la zone de défense de leur service d'affectation, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>du ressort dans lequel se situe la gare d'arrivée.</p> <p>« Les procureurs des ressorts dans lesquels le train marque un arrêt en sont informés. »</p> <p>II. – Le dernier alinéa de l'article 18 du code de procédure pénale est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>procureur de la République du lieu où se situe la gare d'arrivée.</p> <p>« Les procureurs des lieux où le train marque un arrêt en sont informés. »</p> <p>II. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>le procureur de la République du lieu où se situe la gare d'arrivée.</p> <p><b>Amdt COM-21</b></p> <p>(<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p>II. – (<i>Sans modification</i>)</p>
<p><b>Code de procédure pénale</b></p>	<p>« Lorsque les réquisitions prises par le procureur de la République en application des dispositions de l'article 78-7 le prévoient expressément, ces officiers ou agents de police judiciaire sont compétents pour les mettre en œuvre sur l'ensemble du trajet du véhicule de transport ferroviaire concerné. »</p> <p>Article 6</p> <p>Le code de procédure pénale est ainsi modifié :</p>	<p>« Lorsque les réquisitions prises par le procureur de la République en application de l'article 78-7 le prévoient expressément, ces officiers ou agents de police judiciaire sont compétents pour les mettre en œuvre sur l'ensemble du trajet d'un véhicule de transport ferroviaire de voyageurs.</p> <p>Article 6</p> <p>Le code de procédure pénale est ainsi modifié :</p>	<p>Article 6</p> <p><u>Le titre II du livre I<sup>er</sup> du code de procédure pénale est ainsi modifié :</u></p> <p><u>1° L'article 78-2-2 est ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art. 78-2-2. – I. – Sur réquisitions écrites du procureur de la République</u></p>

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



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Pour l'application des dispositions du présent article, les véhicules en circulation ne peuvent être immobilisés que le temps strictement nécessaire au déroulement de la visite qui doit avoir lieu en présence du conducteur. Lorsqu'elle porte sur un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, la visite se déroule en présence du conducteur ou du propriétaire du véhicule ou, à défaut, d'une personne requise à cet effet par l'officier ou l'agent de police judiciaire et qui ne relève pas de son autorité administrative. La présence d'une personne extérieure n'est toutefois pas requise si la visite comporte des risques graves pour la sécurité des personnes et des biens.</p> <p>En cas de découverte d'une infraction ou si le conducteur ou le propriétaire du véhicule le demande ainsi que dans le cas où la visite se déroule en leur absence, il est établi un procès-verbal mentionnant le lieu et les dates et heures du début et de la fin de ces opérations. Un exemplaire en est remis à l'intéressé et un autre est transmis sans délai au procureur de la République.</p>			<p><u>« 1° la visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public :</u></p> <p><u>« 2° l'inspection visuelle des bagages ou leur fouille, dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.</u></p> <p><u>« II. – Pour l'application des dispositions du 1° du I, les véhicules en circulation ne peuvent être immobilisés que le temps strictement nécessaire au déroulement de la visite qui doit avoir lieu en présence du conducteur. Lorsqu'elle porte sur un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, la visite se déroule en présence du conducteur ou du propriétaire du véhicule ou, à défaut, d'une personne requise à cet effet par l'officier ou l'agent de police judiciaire et qui ne relève pas de son autorité administrative. La présence d'une personne extérieure n'est toutefois pas requise si la visite comporte des risques graves pour la sécurité des personnes et des biens.</u></p> <p><u>« En cas de découverte d'une infraction ou si le conducteur ou le propriétaire du véhicule le demande ainsi que dans le cas où la visite se déroule en leur absence, il est établi un procès-verbal mentionnant le lieu et les dates et heures du début et de la fin de ces opérations. Un exemplaire en est remis à l'intéressé et un autre est transmis sans délai au procureur de la République.</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Toutefois, la visite des véhicules spécialement aménagés à usage d'habitation et effectivement utilisés comme résidence ne peut être faite que conformément aux dispositions relatives aux perquisitions et visites domiciliaires.</p>			<p><u>« Toutefois, la visite des véhicules spécialement aménagés à usage d'habitation et effectivement utilisés comme résidence ne peut être faite que conformément aux dispositions relatives aux perquisitions et visites domiciliaires.</u></p>
<p>Le fait que ces opérations révèlent des infractions autres que celles visées dans les réquisitions du procureur de la République ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes.</p>			<p><u>« III. – Pour l'application du 2° du I, les propriétaires des bagages ne peuvent être retenus que le temps strictement nécessaire au déroulement de l'inspection visuelle ou de la fouille des bagages, qui doit avoir lieu en présence du propriétaire.</u></p>
<p><i>Art. 78-2-3.</i> – Les officiers de police judiciaire, assistés, le cas échéant, des agents de police judiciaire et des agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21, peuvent procéder à la visite des véhicules circulant ou arrêtés</p>			<p><u>« En cas de découverte d'une infraction ou si le propriétaire du bagage le demande, il est établi un procès-verbal mentionnant le lieu et les dates et heures du début et de la fin de ces opérations. Un exemplaire en est remis à l'intéressé et un autre est transmis sans délai au procureur de la République.</u></p>
			<p><u>« VI. – Le fait que ces opérations révèlent des infractions autres que celles visées dans les réquisitions du procureur de la République ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes. » ;</u></p>
			<p><u>2° Le deuxième alinéa de l'article 78-2-3 est ainsi rédigé :</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public lorsqu'il existe à l'égard du conducteur ou d'un passager une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'il a commis, comme auteur ou comme complice, un crime ou un délit flagrant ; ces dispositions s'appliquent également à la tentative.</p>			<p><u>« Le II de l'article 78-2-2 est applicable au présent article. »</u></p>
<p>Les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas de l'article 78-2-2 sont applicables aux dispositions du présent article.</p>			<p><u>3° L'article 78-2-4 est ainsi rédigé :</u></p>
<p><i>Art. 78-2-4. – Pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 peuvent procéder non seulement aux contrôles d'identité prévus au septième alinéa de l'article 78-2 mais aussi, avec l'accord du conducteur ou, à défaut, sur instructions du procureur de la République communiquées par tous moyens, à la visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public.</i></p>			<p><u>« Art. 78-2-4. – I. – Pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 peuvent procéder non seulement aux contrôles d'identité prévus au septième alinéa de l'article 78-2 mais aussi, avec l'accord du conducteur ou du propriétaire du bagage ou, à défaut, sur instructions du procureur de la République communiquées par tous moyens, à :</u></p>
	<p>1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4 après le</p>	<p>1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4, après le</p>	<p><u>« 1° La visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public :</u> <u>« 2° L'inspection</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><i>Art. 78-2-2.</i> – Sur réquisitions écrites du procureur de la République aux fins de recherche et de poursuite des actes de terrorisme visés par les articles 421-1 à 421-6 du code pénal, des infractions en matière de prolifération des armes de destruction massive et de leurs vecteurs visées aux 1° et 2° du I de l'article L. 1333-9, à l'article L. 1333-11, au II des articles L. 1333-13-3 et L. 1333-13-4 et aux articles L. 1333-13-5, L. 2339-14, L. 2339-15, L. 2341-1, L. 2341-2, L. 2341-4, L. 2342-59 et</p>	<p>mot : « aussi » sont insérés les mots : « avec l'accord du possesseur ou, à défaut sur instruction du procureur de la République communiquée par tous moyens, à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille et ».</p>	<p><del>mot : « aussi, », sont insérés les mots : « dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs, à l'inspection visuelle des bagages et à leur fouille ou encore, »;</del></p>	<p>visuelle des bagages ou leur fouille, dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.</p>
			<p><u>« II. – Pour l'application du 1° du I du présent article, le II de l'article 78-2-2 est applicable.</u></p>
			<p><u>« Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le véhicule peut être immobilisé pour une durée qui ne peut excéder trente minutes.</u></p>
			<p><u>« III. – Pour l'application du 2° du I du présent article, le III de l'article 78-2-2 est applicable.</u></p>
			<p><u>« Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le propriétaire du bagage peut être retenu pour une durée qui ne peut excéder trente minutes. »</u></p>
			<p><b>Amdt COM-22</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>L. 2342-60 du code de la défense, d'armes et d'explosifs visées par les articles L. 2339-8 et L. 2353-4 du code de la défense et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure, des infractions de vol visées par les articles 311-3 à 311-11 du code pénal, de recel visées par les articles 321-1 et 321-2 du même code ou des faits de trafic de stupéfiants visés par les articles 222-34 à 222-38 dudit code, les officiers de police judiciaire, assistés, le cas échéant, des agents de police judiciaire et des agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 peuvent, dans les lieux et pour la période de temps que ce magistrat détermine et qui ne peut excéder vingt-quatre heures, renouvelables sur décision expresse et motivée selon la même procédure, procéder non seulement aux contrôles d'identité prévus au sixième alinéa de l'article 78-2 mais aussi à la visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public.</p>	<p>2° Au premier alinéa de l'article 78-2-2 après le mot : « aussi » sont insérés les mots : « à l'inspection visuelle des bagages à main et à leur fouille et »</p>	<p><del>2° Au premier alinéa de l'article 78-2-2, après le mot : « aussi », sont insérés les mots : « à l'inspection visuelle des bagages, dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs seulement, ou encore à leur fouille ainsi qu' » ;</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
		<p>3° (nouveau) <b>Supprimé</b></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
			<p>Article 6 bis AA (nouveau)</p>
			<p><u>La section 1 du chapitre II du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1632-2-1 ainsi rédigé :</u></p>
			<p><u>« Art. L. 1632-2-1. – La transmission aux forces de l'ordre des images réalisées en vue de la protection des</u></p>

Dispositions en vigueur

—

Texte de la proposition  
de loi

—

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale en  
première lecture

—

Texte élaboré par la  
commission en vue de  
l'examen en séance  
publique

—

véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs lors de circonstances faisant redouter la commission imminente d'une atteinte grave aux biens ou aux personnes est autorisée sur décision conjointe de l'autorité organisatrice de transport et de l'exploitant de service de transport. Les images susceptibles d'être transmises ne doivent concerner ni l'entrée des habitations privées, ni la voie publique.

« Cette transmission s'effectue en temps réel et est strictement limitée au temps nécessaire à l'intervention des services de la police ou de la gendarmerie nationales ou, le cas échéant, des agents de la police municipale.

« Une convention préalablement conclue entre l'autorité organisatrice de transport, l'exploitant de service de transport concernés et le représentant de l'État dans le département précise les conditions et modalités de ce transfert. Cette convention prévoit l'information par affichage sur place de l'existence du système de prise d'images et de la possibilité de leur transmission aux forces de l'ordre.

« Lorsque la convention a pour objet de permettre la transmission des images aux services de police municipale, elle est en outre signée par le maire.

« Cette convention est transmise à la commission départementale de vidéoprotection mentionnée à

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture —	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique —
<p>Code des transports</p> <p>Deuxième partie : Transport</p>		<p>Article 6 bis A (nouveau)</p> <p><del>Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 30 juin 2016, un rapport sur les dispositions prises pour sécuriser les trains en matière de dispositifs anti intrusion dans la cabine du conducteur et de dispositifs permettant d'arrêter à distance les trains pour prévenir tout détournement terroriste.</del></p> <p>Article 6 bis (nouveau)</p> <p><del>Le code des transports est ainsi modifié :</del></p> <p><del>1° Le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV du livre II de la deuxième partie est complété</del></p>	<p><u>l'article 10 de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité qui apprécie la pertinence des garanties prévues et en demande, le cas échéant, le renforcement au représentant de l'État dans le département.</u></p> <p><u>« Ne sont pas soumis au présent article les systèmes utilisés dans des traitements automatisés ou contenus dans des fichiers structurés selon des critères permettant d'identifier, directement ou indirectement, des personnes physiques, qui sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. »</u></p> <p><b>Amdts COM-23 et COM-67</b></p> <p>Article 6 bis A</p> <p><b>Supprimé</b></p> <p><b>Amdt COM-24</b></p> <p>Article 6 bis</p> <p><b>Supprimé</b></p> <p><b>Amdt COM-25</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
ferroviaire ou guidé  Livre II : Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidés  Titre IV : Police du transport ferroviaire ou guidé  Chapitre I <sup>er</sup> : Recherche, constatation et poursuite des infractions		<p>par des articles L. 2241 10 et L. 2241 11 ainsi rédigés :</p> <p><del>« Art. L. 2241 10. — Les passagers des transports routiers, ferroviaires ou guidés doivent être en mesure de justifier de leur identité lorsqu'ils ne disposent pas d'un titre de transport valable à bord des véhicules de transport ou dans les zones dont l'accès est réservé aux personnes munies d'un titre de transport, ou lorsqu'ils ne régularisent pas immédiatement leur situation. Ils doivent, pour cela, être porteurs d'un document attestant de cette identité ; la liste des documents valables est établie par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.</del></p> <p><del>« La non présentation d'un document d'identité en cours de validité sur requête d'un officier de police judiciaire ou d'un agent des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251 1 est punie de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.</del></p> <p><del>« Le présent article n'est pas applicable aux mineurs accompagnés par une personne de plus de dix-huit ans qui en a la charge ou la surveillance.</del></p>	



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><i>Art. L. 2241-6. –</i></p> <p>Toute personne qui contrevient aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public peut se voir enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits ou de quitter sans délai les espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public.</p> <p>En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.</p> <p>Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout</p>		<p><del>« Art. L. 2241-11. –</del></p> <p><del>Les entreprises de transport routiers, ferroviaires ou guidés peuvent subordonner le voyage de leurs passagers à la détention d'un titre de transport nominatif. Dans ce cadre, le passager est tenu, lorsque l'entreprise de transport le lui demande, de présenter un document attestant de son identité afin que soit vérifiée la concordance entre celle-ci et l'identité mentionnée sur son titre de transport. » ;</del></p> <p><del>2° Au premier alinéa de l'article L. 2241-6, après le mot : « tarifaires », sont insérés les mots : « , aux dispositions de l'article L. 2241-10 » ;</del></p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.</p>	<p>Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, en raison notamment de son âge ou de son état de santé.</p>	<p>3° À l'article L. 3114-1, après la référence : « L. 2241-5, », est insérée la référence : « et l'article L. 2241-10 ».</p>	<p>Article 6 <i>ter</i></p>
<p><i>Art. L. 3114-1.</i> – Les dispositions des articles L. 2241-1 (I, 1°, 4° et 5° et II) à L. 2241-7, sauf celles de l'article L. 2241-5, sont applicables aux services de transport public routier de personnes réguliers et à la demande.</p>	<p>Article 6 <i>ter</i> (nouveau)</p> <p>Le livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un titre VI ainsi rédigé :</p>	<p>« TITRE VI « <i>Autres services internes de sécurité</i></p>	<p>Supprimé Amdt COM-26</p>
	<p>« Art. L. 2261-1. – Dans le cadre des compétences de transport de passagers dévolues par la loi aux autorités organisatrices de transports de voyageurs, quel que soit le mode de transport, les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés. À cette fin, les autorités organisatrices de transports et les exploitants peuvent se doter de services de sécurité internes qui sont soumis au livre VI du code de la sécurité intérieure.</p>	<p>« Le représentant de l'État dans le département conclut avec les autorités organisatrices de transports</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<b>Code des transports</b>	TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS	TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS	TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS
<i>Art. L. 2241-1. - I. -</i> Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de	Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé:	Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé:	<b>Alinéa supprimé</b>
	Article 7	Article 7	Article 7
		Article 6 quinquies (nouveau)  Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 30 juin 2016, un rapport sur l'évaluation du coût de la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs et sur l'opportunité de créer une redevance de sûreté.	Article 6 quinquies  <b>Supprimé</b>
		Article 6 quater (nouveau)	Article 6 quater
		<b>Supprimé</b>	<b>Suppression maintenue</b>
		<del>collectifs terrestres et leurs exploitants qui exercent une compétence de transport collectif sur le territoire départemental un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports, qui détermine les objectifs de sûreté des différents réseaux et services de transport ainsi que les moyens mis en oeuvre pour les atteindre.»</del>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p> <p>1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p> <p>2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;</p> <p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p> <p>4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;</p> <p>5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.</p>	<p>« Les agents ou fonctionnaires mentionnés dans le présent I sont également chargés de constater par procès-verbaux le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal lorsqu'il est commis dans les trains, cours ou bâtiments des gares, stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire, ou aux stations de transport guidé de voyageurs. »</p>	<p><del>« Les agents ou fonctionnaires mentionnés au présent I sont également chargés de constater par procès-verbaux le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal lorsqu'il est commis dans les trains, dans les cours ou dans les bâtiments des gares, stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire, ainsi que dans les stations de transport guidé de voyageurs. »</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>
<p>Art. L. 2241-5. – Les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 peuvent</p>			<p><u>L'article L. 2241-5 du code des transports est ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art. L. 2241-5. – Les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 peuvent</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>appréhender, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente dans les trains, cours ou bâtiments des gares, stations et toutes dépendances du domaine public ferroviaire sans l'autorisation administrative nécessaire. Ils peuvent également saisir dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.</p>			<p><u>constater par procès-verbal le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal lorsqu'il est commis dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.</u></p>
			<p><u>« Les agents mentionnés à l'alinéa précédent peuvent appréhender, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs sans l'autorisation administrative nécessaire. Ils peuvent également saisir dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.</u></p>
<p>Les marchandises saisies sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation.</p>			<p><u>« Les marchandises saisies sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropres à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.</u></p>
<p>Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.</p>			
<p>Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise aux organisations mentionnées au deuxième alinéa.</p>			<p><u>« Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise aux organisations mentionnées au troisième alinéa. »</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><i>Art. L. 2242-6.</i> - Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de voyager, de manière habituelle, dans une voiture sans être muni d'un titre de transport valable.</p>	Article 8	<p>Article 8</p> <p>L'article L. 2242-6 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Article 8</p> <p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>L'habitude est caractérisée dès lors que la personne concernée a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de dix contraventions pour avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété, qui n'ont pas donné lieu à une transaction en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.</p>	<p>Au deuxième alinéa de l'article L. 2242-6 du même code, le mot : « dix » est remplacé par le mot : « cinq ».</p>	<p>1° (nouveau) Au premier alinéa, les mots : « une voiture » sont remplacés par les mots : « tout moyen de transport public de personnes payant » ;</p>	<p>1° (Sans modification)</p>
<p><i>Art. L. 2241-2.</i> – Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents mentionnés aux 3° à 5° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de</p>	<p>2° Le second alinéa est ainsi modifié :</p>	<p>a) Le mot : « dix » est remplacé par le mot : « cinq » ;</p>	<p>2° (Alinéa sans modification)</p> <p>a) (Sans modification)</p>
<p><i>Art. L. 2241-2.</i> – Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents mentionnés aux 3° à 5° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de</p>	<p><del>b) (nouveau) Après le mot : « complété », la fin est supprimée.</del></p>	<p><del>b) (nouveau) Après le mot : « complété », la fin est supprimée.</del></p>	<p>b) Supprimé</p>
<p><i>Art. L. 2241-2.</i> – Pour l'établissement des procès-verbaux, les agents mentionnés aux 3° à 5° du I de l'article L. 2241-1 sont habilités selon les cas à recueillir ou à relever l'identité et l'adresse du contrevenant, dans les conditions prévues par l'article 529-4 du code de</p>	<p>Article 8 bis</p>	<p>Article 8 bis (nouveau)</p> <p>Le troisième alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>Amdt COM-29</p> <p>Article 8 bis</p> <p>Le troisième alinéa de l'article L. 2241-2 du code des transports est complété par les mots et une phrase ainsi rédigée : « <u>. pour une durée n'excédant pas trente minutes.</u> La violation de cette obligation est punie de deux mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. »</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>procédure pénale.</p> <p>Si le contrevenant refuse ou se déclare dans l'impossibilité de justifier de son identité, les agents mentionnés au premier alinéa du II de l'article 529-4 du code de procédure pénale en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent.</p> <p>Pendant le temps nécessaire à l'information et à la décision de l'officier de police judiciaire, le contrevenant est tenu de demeurer à la disposition d'un agent visé au même premier alinéa.</p> <p>(...)</p>			
<p><b>Loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse</b></p>		<p>Article 8 <i>ter</i> (nouveau)</p>	<p>Article 8 <i>ter</i></p>
<p><i>Art. 40.</i> – Il est interdit d'ouvrir ou d'annoncer publiquement des souscriptions ayant pour objet d'indemniser des amendes, frais et dommages-intérêts prononcés par des condamnations judiciaires, en matière criminelle et correctionnelle, sous peine de six mois d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende, ou de l'une de ces deux peines seulement.</p>		<p>L'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse est <del>complété par un alinéa ainsi rédigé :</del></p>	<p>À l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, <u>après le mot : « correctionnelle, », sont insérés les mots : « ainsi qu'une transaction prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale ».</u></p>
		<p><del>« L'ouverture ou l'annonce publique d'une souscription ayant pour objet de financer une transaction prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale est punie des mêmes peines. »</del></p>	<p><b>Amdt COM-31</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
	<p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>I. – Après l'article L. 2241-2 du même code il est inséré un article L. 2241-2-1 ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 2241-2-1. – Pour fiabiliser les données recueillies dans le cadre du constat des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, les agents chargés du recouvrement, spécialement désignés et habilités par l'exploitant, peuvent demander aux administrations publiques, notamment aux administrations financières et aux organismes de sécurité sociale, et recevoir d'eux, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, les informations et renseignements nécessaires à la réalisation de la procédure transactionnelle prévue à l'article 529-4 du code de procédure pénale.</p> <p style="text-align: center;">« Les renseignements transmis dans ce cadre sont limités à l'état civil des débiteurs et à l'adresse de leur domicile. Ils ne peuvent être utilisés que dans la seule mesure nécessaire au recouvrement des sommes dues au titre des infractions commises par la même personne. Ils ne peuvent être communiqués à des tiers.</p>	<p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>I. – Après l'article L. 2241-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2241-2-1 ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 2241-2-1. – Pour fiabiliser les données relatives à l'identité et à l'adresse du contrevenant recueillies lors de la constatation des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, les agents <del>des exploitants des systèmes de transport ferroviaire ou guidé</del> chargés du recouvrement <del>des indemnités forfaitaires et des frais de dossier mentionnés</del> à l'article 529-4 du même code peuvent obtenir communication auprès des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale, sans que le secret professionnel puisse leur être opposé, des renseignements, strictement limités aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des contrevenants, ainsi qu'à l'adresse de leur domicile.</p> <p style="text-align: center;">« Les renseignements transmis ne peuvent être utilisés que dans le cadre de la procédure transactionnelle prévue au même article 529-4, en vue d'inviter le contrevenant à s'acquitter du versement <del>de l'indemnité forfaitaire et des frais de dossier</del> dans le délai imparti. Ils ne peuvent être communiqués à des tiers, hormis à l'autorité judiciaire, qui <del>doit être</del> informée <del>au cas où une</del> usurpation d'identité</p>	<p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>I. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 2241-2-1. – Pour fiabiliser les données relatives à l'identité et à l'adresse du contrevenant recueillies lors de la constatation des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, les agents <u>de l'exploitant du service de transport</u> chargés du recouvrement des <u>sommes dues au titre de la transaction mentionnée</u> à l'article 529-4 du même code peuvent obtenir communication auprès des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale, sans que le secret professionnel puisse leur être opposé, des renseignements, strictement limités aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des contrevenants, ainsi qu'à l'adresse de leur domicile.</p> <p style="text-align: right;"><b>Amdt COM-58</b></p> <p style="text-align: center;">« Les renseignements transmis ne peuvent être utilisés que dans le cadre de la procédure transactionnelle prévue au même article 529-4, en vue d'inviter le contrevenant à s'acquitter du versement des sommes dues au titre de la transaction dans le délai imparti. Ils ne peuvent être communiqués à des tiers, hormis à l'autorité judiciaire, qui <u>est</u> informée <u>des cas d'usurpation</u> d'identité détectés à</p>



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
	<p>« Les demandes des exploitants et les renseignements communiqués en réponse sont transmis par l'intermédiaire d'une structure unique, commune aux exploitants. Les agents de cette structure unique susceptibles d'avoir accès à ces renseignements sont spécialement désignés et habilités.</p>	<p><del>est avérée par ces échanges d'information.</del></p> <p>« Les demandes des exploitants et les renseignements communiqués en réponse sont transmis par l'intermédiaire d'une personne morale unique, commune aux exploitants. Les agents de cette personne morale unique susceptibles d'avoir accès à ces renseignements, dont le nombre maximal est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des finances et des transports, sont spécialement désignés et habilités à cet effet par l'exploitant. Ils sont tenus au secret professionnel <del>sous les peines prévues à l'article 226 13 du code pénal.</del></p> <p>« Les modalités d'application du présent article sont déterminées <del>conformément à la loi n° 78 17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.</del> »</p>	<p><del>l'occasion de ces échanges d'information.</del></p> <p><b>Amdts COM-32 ET com-59</b></p> <p>« Les demandes des exploitants et les renseignements communiqués en réponse sont transmis par l'intermédiaire d'une personne morale unique, commune aux exploitants. Les agents de cette personne morale unique susceptibles d'avoir accès à ces renseignements, dont le nombre maximal est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des finances et des transports, sont spécialement désignés et habilités à cet effet par l'exploitant. Ils sont tenus au secret professionnel.</p> <p><b>Amdt COM-33</b></p> <p>« Les modalités d'application du présent article sont déterminées <u>par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.</u> »</p> <p><b>Amdt COM-34</b></p> <p><b>Suppression maintenue de l'alinéa</b></p>
<p><b>Livre des procédures fiscales</b></p>	<p>« Les conditions d'exercice de ce droit de communication sont fixées par décret en Conseil d'État. »</p> <p>II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :</p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p>II. – Le chapitre III du titre II de la première partie du livre des procédures fiscales est ainsi modifié :</p>	<p>II. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Première partie : Partie</p>	<p>1° Le VII de la</p>	<p>1° Le VII de la</p>	<p>1° <i>(Alinéa sans</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>—</p> <p>législative</p> <p>Titre II : Le contrôle de l'impôt</p> <p>Chapitre III : Le secret professionnel en matière fiscale</p> <p>Section II : Dérogations à la règle du secret professionnel</p> <p>VII : Dérogations au profit d'organismes divers</p>	<p>section II du chapitre III du titre II de la première partie est complété par un 9° ainsi rédigé :</p> <p>« 9° Exploitants de transports publics ferroviaires, guidés ou routiers.</p> <p>« Art. L. 166 E. – L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que l'administration fiscale transmette à la structure unique mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 2241-2-1 du code des transports ou aux agents des exploitants mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code les informations utiles à la réalisation de la transaction prévue par les articles 529-3 et 529-4 du code de procédure pénale.</p> <p>« L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que les agents mentionnés au premier alinéa accèdent aux informations et documents nécessaires à l'exercice, lorsqu'ils y contribuent, de la mission de recouvrement forcé des amendes forfaitaires</p>	<p>section II est complété par un 10° ainsi rédigé :</p> <p>« 10° : Exploitants de transports publics ferroviaires, guidés ou routiers</p> <p>« Art. L. 166 F. – L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que l'administration fiscale transmette à la personne morale mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 2241-2-1 du code des transports <del>ou aux agents mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code</del> les renseignements, relatifs aux nom, prénoms, date et lieu de naissance ainsi qu'à l'adresse du domicile des auteurs des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, utiles à la réalisation de la transaction prévue à l'article 529-4 du même code.</p> <p>« Le secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que <del>les agents mentionnés au premier alinéa du présent article accèdent</del> aux informations nécessaires à l'exercice, lorsqu'ils y contribuent, de la mission de recouvrement forcé des amendes forfaitaires majorées</p>	<p><i>modification)</i></p> <p>« 10° : (Alinéa sans <i>modification)</i></p> <p>« Art. L. 166 F. – L'obligation du secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que l'administration fiscale transmette à la personne morale mentionnée au troisième alinéa de l'article L. 2241-2-1 du code des transports les renseignements, relatifs aux nom, prénoms, date et lieu de naissance ainsi qu'à l'adresse du domicile des auteurs des contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale, utiles à la réalisation de la transaction prévue à l'article 529-4 du même code.</p> <p>« Le secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que <u>cette personne morale transmette aux agents de l'exploitant du service de transport chargés du recouvrement des sommes dues au titre de la transaction mentionnée à l'article 529-4 du code de procédure pénale</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><i>Art. L. 113.</i> - Des dérogations à la règle du secret professionnel sont établies au profit d'administrations et autorités administratives, collectivités, services, organismes publics et autres personnes dans les cas prévus à la présente section.</p>	<p>majorées sanctionnant les contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale. ».</p>	<p><del>sanctionnant les contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale. » ;</del></p>	<p>les informations nécessaires à l'exercice de <u>cette</u> mission. » ;</p>
<p>Ceux qui bénéficient de ces dérogations en application des articles L. 123, L. 124, L. 127, L. 130, L. 135, L. 135 B, L. 135 D, L. 135 F, L. 135 H, L. 135 I, L. 135 J, L. 135 O, L. 136, L. 139 A, L. 152, L. 152 A, L. 154, L. 158, L. 158 A, L. 163, L. 166 et L. 166 D sont eux-mêmes soumis au secret professionnel dans les termes des articles 226-13 et 226-14 du code pénal.</p>	<p>2° Au second alinéa de l'article L. 113, les mots : « et L. 166 D » sont remplacés par les mots : « , L. 166 D et L. 166 E ».</p>	<p>2° Au second alinéa de l'article L. 113, la référence : « et L. 166 D » est remplacée par les références : « , L. 166 D et L. 166 F ».</p>	<p>2° (<i>Sans modification</i>)</p>
<p><b>Code de procédure pénale</b></p>		<p><u>III (nouveau).</u> – <b>Supprimé</b></p>	<p><b>III. – Suppression maintenue</b></p>
<p><i>Art. 529-4.</i> – La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée, d'une indemnité forfaitaire et, le cas échéant, de la somme due au titre du transport.</p>		<p>Article 9 bis (<i>nouveau</i>)</p>	<p>Article 9 bis</p>
<p>I. – Ce versement est effectué :</p>		<p><b>Supprimé</b></p>	<p><b>Supprimé</b></p>
<p>1 Soit, au moment de la constatation de l'infraction, entre les mains d'un agent</p>		<p><b>Amdt COM-35</b></p>	<p><b>Amdt COM-35</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports ;</p>			
<p>2 Soit, dans un délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction, auprès du service de l'exploitant mentionné au premier alinéa indiqué dans la proposition de transaction ; dans ce dernier cas, il y est ajouté aux sommes dues le montant des frais de constitution du dossier.</p>			
<p>La transaction est réalisée par le versement à l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée, d'une indemnité forfaitaire et, le cas échéant, de la somme due au titre du transport.</p>			
<p>(...)</p>			
<p><i>Art. 529-5.</i> – Dans le délai prévu par l'article précédent, le contrevenant doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans le délai de deux mois à compter de la constatation de l'infraction une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au ministère public.</p>			
<p>A défaut de paiement ou de protestation dans le délai de deux mois précité, le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le contrevenant devient redevable de plein droit d'une</p>		<p><del>Au premier alinéa du 2 du I de l'article 529-4 et à la première phrase du premier alinéa et au second alinéa de l'article 529-5 du code de procédure pénale, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ».</del></p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor public en vertu d'un titre rendu exécutoire par le ministère public.</p>			
<p><i>Art. 529-4. –</i></p>			
<p>(...)</p>			
<p>II. – À défaut de paiement immédiat entre leurs mains, les agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports, s'ils ont été agréés par le procureur de la République et assermentés, sont habilités à relever l'identité et l'adresse du contrevenant.</p>			
<p>Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, l'agent mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports en rend compte immédiatement à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétent, qui peut alors lui ordonner sans délai de lui présenter sur-le-champ le contrevenant. A défaut de cet ordre, l'agent mentionné au 4° ou au 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports ne peut retenir le contrevenant. Lorsque l'officier de police judiciaire mentionné au présent alinéa décide de procéder à une vérification d'identité, dans les conditions prévues à l'article 78-3, le délai prévu au troisième alinéa de cet article court à compter du</p>		<p>Article 10 (<i>nouveau</i>)</p>	<p>Article 10</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>relevé d'identité.</p> <p>Il est mis fin immédiatement à la procédure prévue à l'alinéa précédent si le contrevenant procède au versement de l'indemnité forfaitaire.</p> <p>III. – Les conditions d'application du II du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. Ce décret précise notamment les conditions dans lesquelles les agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports doivent, aux frais de l'entité dont dépend l'agent, suivre une formation spécifique afin de pouvoir obtenir l'agrément délivré par le procureur de la République. Il définit en outre les conditions dans lesquelles le représentant de l'État approuve l'organisation que l'entité dont dépend l'agent arrête aux fins d'assurer les contrôles précités et les modalités de coordination et de transmission d'informations entre l'entité dont dépend l'agent et la police ou la gendarmerie nationales.</p>		<p>À la fin du dernier alinéa du II de l'article 529-4 du code de procédure pénale, les mots : « l'indemnité forfaitaire » sont remplacés par les mots : « l'ensemble des sommes dues au titre de la transaction ».</p> <p>Article 11 (<i>nouveau</i>)</p> <p>Après <del>l'article L. 2101 2 du code des transports</del>, il est inséré un article L. 2101 2 1 ainsi rédigé :</p> <p><del>« Art. L. 2101 2 1. – Le prêt de main-d'œuvre à but non lucratif entre la SNCF, SNCF Mobilités et</del></p>	<p>(<i>Sans modification</i>)</p> <p>Article 11</p> <p><b>Supprimé</b></p> <p><b>Amdt COM-36</b></p>

Dispositions en vigueur

—

Texte de la proposition  
de loi

—

Texte adopté par  
l'Assemblée nationale en  
première lecture

—

Texte élaboré par la  
commission en vue de  
l'examen en séance  
publique

—

~~SNCF Réseau est exercé dans les conditions suivantes, lorsqu'il est effectué afin de répondre à un besoin temporaire de main d'œuvre supplémentaire, soit en cas de circonstance imprévue, accidentelle ou exceptionnelle, soit afin d'accompagner un salarié dans l'évolution de son parcours professionnel, notamment dans le cadre d'une restructuration ou d'un retour à l'emploi après une longue période d'absence ou en cas d'inaptitude.~~

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

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

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><b>Code des transports</b></p> <p><i>Art. L. 2241-1. – I. –</i> Sont chargés de constater par procès-verbaux les infractions aux dispositions du présent titre ainsi que les contraventions prévues par les règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire ou guidé, outre les officiers de police judiciaire :</p> <p>1° Les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;</p> <p>2° Les agents assermentés missionnés de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;</p> <p>3° Les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;</p> <p>4° Les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ;</p> <p>5° Les agents assermentés missionnés du service interne de sécurité de la SNCF mentionné à l'article L. 2251-1-1.</p> <p>(...)</p>		<p><del>œuvre.</del>→</p> <p>Article 12 (<i>nouveau</i>)</p> <p><del>I. Le I de l'article L. 2241-1 du code des transports est complété par un 6° ainsi rédigé :</del></p>	<p>Article 12</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p>
<p><b>Code général des collectivités territoriales</b></p> <p><i>Art. L. 5211-9-2. – I. –</i> A. – Sans préjudice de</p>		<p><del>« 6° Les agents de police municipale. »</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>l'article L. 2212-2, du présent code et par dérogation à l'article L. 1311-2 et au deuxième alinéa de l'article L. 1331-1 du code de la santé publique lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière d'assainissement, les maires des communes membres de celui-ci transfèrent au président de cet établissement les attributions lui permettant de réglementer cette activité.</p>			
<p>Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation à l'article L. 2224-16, lorsqu'un groupement de collectivités est compétent en matière de collecte des déchets ménagers, les maires des communes membres de celui-ci ou membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre membre du groupement de collectivités transfèrent au président de ce groupement les attributions lui permettant de réglementer cette activité.</p>			
<p>Par dérogation à l'article 9 de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de réalisation d'aires d'accueil ou de terrains de passage des gens du voyage, les maires des communes membres de celui-ci transfèrent au président de cet établissement leurs attributions dans ce domaine de compétences.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation aux articles L. 2213-1 à L. 2213-6-1, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement.</p>	<p>Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation à l'article L. 2213-33, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement les prérogatives qu'ils détiennent en matière de délivrance des autorisations de stationnement sur la voie publique aux exploitants de taxi. L'autorisation de stationnement peut être limitée à une ou plusieurs communes membres.</p>	<p>Sans préjudice de l'article L. 2212-2 du présent code, les maires des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière d'habitat transfèrent au président de cet établissement les prérogatives qu'ils détiennent en application des articles L. 123-3, L. 129-1 à L. 129-6, L. 511-1 à L. 511-4, L. 511-5 et L. 511-6 du code de la construction et de l'habitation. Lorsqu'une</p>	<p><u>Le A du I de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>métropole délègue tout ou partie de ses compétences en matière d'habitat à un conseil de territoire, le président du conseil de la métropole délègue les prérogatives précitées correspondantes au président du conseil de territoire, qui lui est substitué pour l'application des II, V, trois derniers alinéas du VI et VII du présent article dans le périmètre du territoire.</p>			
(…)			
<b>Code de la sécurité intérieure</b>			
<p><i>Art. L. 511-1.</i> – Sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale, les agents de police municipale exécutent, dans la limite de leurs attributions et sous son autorité, les tâches relevant de la compétence du maire que celui-ci leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques.</p>			
<p>Ils sont chargés d'assurer l'exécution des</p>			
			<p><u>« Sans préjudice de l'article L. 2512-14, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de transports urbains, les maires des communes membres peuvent transférer au président de cet établissement les attributions lui permettant de réglementer cette activité. »</u></p>
			<b>Amdt COM-68</b>
			<b>Alinéa supprimé</b>
			<b>Alinéa supprimé</b>
		<p><del>II. Le titre I<sup>er</sup> du livre V du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</del></p>	
		<p><del>1<sup>o</sup> L'article L. 511-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</del></p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>arrêtés de police du maire et de constater par procès-verbaux les contraventions auxdits arrêtés. Sans préjudice des compétences qui leur sont dévolues par des lois spéciales, ils constatent également par procès-verbaux les contraventions aux dispositions du code de la route dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État ainsi que les contraventions mentionnées au livre VI du code pénal dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'elles ne nécessitent pas de leur part d'actes d'enquête et à l'exclusion de celles réprimant des atteintes à l'intégrité des personnes.</p>			
<p>Ils peuvent également constater par rapport le délit prévu par l'article L. 126-3 du code de la construction et de l'habitation.</p>			
<p>Ils exercent leurs fonctions sur le territoire communal, dans les conditions prévues au 2° de l'article 21 du code de procédure pénale.</p>			
<p>Affectés sur décision du maire à la sécurité d'une manifestation sportive, récréative ou culturelle mentionnée à l'article L. 613-3, ils peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages à main et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.</p>			
		<p><del>« Affectés par le maire à des missions de maintien du bon ordre au sein des transports publics de voyageurs, les agents de police municipale peuvent</del></p>	<p><b>Alinéa supprimé</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
		<p><del>constater par procès verbaux les infractions mentionnées à l'article L. 2241 1 du code des transports sur le territoire de la commune ou des communes formant un ensemble d'un seul tenant dans les conditions définies à l'article L. 512 8, sans pouvoir excéder le ressort du tribunal auprès duquel ils ont prêté serment.</del></p> <p><del>« À cette fin, les communes contiguës desservies par un ou plusieurs réseaux de transports publics peuvent conclure entre elles une convention locale de sûreté des transports collectifs afin de permettre à leurs polices municipales d'exercer indistinctement leurs compétences sur les parties de réseaux qui les traversent. Cette convention est conclue sous l'autorité du représentant de l'État dans le département et dans le respect du contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports collectifs. » ;</del></p> <p><del>2° La section 2 du chapitre II est complétée par un article L. 512 8 ainsi rédigé :</del></p> <p><del>« Art. L. 512 8. Pour l'exercice des missions mentionnées à l'avant dernier alinéa de l'article L. 511 1, les communes formant un ensemble d'un seul tenant peuvent autoriser un ou plusieurs agents de police municipale à intervenir sur le territoire de chacune d'entre elles, dans les conditions prévues par la convention prévue au dernier alinéa du même article.</del></p>	<p><del>Alinéa supprimé</del></p> <p><del>Alinéa supprimé</del></p> <p><del>Alinéa supprimé</del></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p style="text-align: center;"><b>Code des transports</b></p> <p><i>Art. L. 2241-1-1. –</i> Dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée, les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français.</p> <p>Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret.</p>		<p><del>« Pendant l'exercice de leurs fonctions sur le territoire d'une commune, ces agents sont placés sous l'autorité du maire de cette commune.</del></p> <p><del>« Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »</del></p> <p>Article 13 (<i>nouveau</i>)</p> <p>Le titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Après le premier alinéa de l'article L. 2241-1-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Dans l'exercice de leurs missions de recherche de la fraude prévues par le code des douanes, les agents des douanes accèdent librement aux trains en circulation sur le territoire français. » ;</p> <p>2° L'article L. 2241-6 est ainsi modifié :</p> <p>a) Le premier alinéa est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;">Article 13</p> <p style="text-align: center;">(<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p style="text-align: center;">1° (<i>Sans modification</i>)</p> <p style="text-align: center;">2° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p> <p style="text-align: center;">a) (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p><i>Art. L. 2241-6. –</i> Toute personne qui contrevient aux dispositions tarifaires ou à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public peut se voir enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 de descendre du véhicule de transport ferroviaire ou routier au premier point d'arrêt suivant la constatation des faits ou de quitter sans délai les espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public.</p>		<p>– après <del>le</del> mot « public », sont insérés les mots : « , ainsi que toute personne qui refuse de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité » ;</p>	<p>– après <u>la première occurrence du</u> mot : « public », sont insérés les mots : « , ainsi que toute personne qui refuse de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité » ;</p>
<p>En cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent contraindre l'intéressé à descendre du véhicule ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique.</p>		<p>– les mots : « enjoindre par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 » sont remplacés par les mots : « interdire par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 l'accès au véhicule de transport, même munie d'un titre de transport valide. Le cas échéant, elle peut se voir enjoindre par ces mêmes agents » ;</p>	<p><b>Amdt COM-38</b> <i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Ils informent de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent.</p>		<p>b) Au deuxième alinéa, les mots : « contraindre l'intéressé à descendre du véhicule » sont remplacés par les mots : « interdire à l'intéressé l'accès du véhicule ou le contraindre à en descendre » ;</p>	<p>b) <i>(Sans modification)</i></p>
<p>Cette mesure ne peut être prise à l'encontre d'une personne vulnérable, en</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
raison notamment de son âge ou de son état de santé.	<i>Art. 2242-5.</i> – Est puni de 3 750 € d'amende le fait de déclarer intentionnellement une fausse adresse ou une fausse identité auprès des agents assermentés mentionnés au I de l'article L. 2241-1.	3° À l'article L. 2242-5, après les mots : « puni de », sont insérés les mots : « deux mois d'emprisonnement et de » ;	3° ( <i>Sans modification</i> )
		4° <del>Le chapitre II est complété par un article L. 2242-10 ainsi rédigé :</del>	4° <b>Supprimé</b> <b>Amdt COM-39</b>
		<del>« Art. L. 2242-10. – Est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait de diffuser, par quelque moyen que ce soit et quel qu'en soit le support :</del>	
		<del>« 1° Tout message incitant à ne pas respecter les dispositions du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports ou celles des règlements relatifs à la police ou à la sûreté du transport et à la sécurité de l'exploitation des systèmes de transport routiers, ferroviaires ou guidés ;</del>	
		<del>« 2° Tout message de nature à déceler la présence de contrôleurs ou d'agents de sécurité employés ou missionnés par un exploitant de transports routiers, ferroviaires ou guidés.</del>	
		<del>« Lorsque les agissements prévus au présent article sont commis par voie de presse écrite ou audiovisuelle ou au moyen d'un support de communication au public en ligne, les dispositions</del>	



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Art. L. 1632-1. – Les autorités organisatrices de transports collectifs de personnes et le Syndicat des transports d'Ile-de-France concourent, chacun pour ce qui le concerne, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans ces transports.</p>		<p><del>particulières des lois régissant ces matières sont applicables pour déterminer les personnes responsables. →</del></p> <p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS</p> <p>(Division et intitulé nouveaux)</p> <p>Article 14 (nouveau)</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p><del>1° L'article L. 1632-1 est ainsi modifié :</del></p> <p><del>a) Après le mot : « délinquance », sont insérés les mots : « , des harcèlements et des violences à caractère sexiste » ;</del></p> <p><del>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</del></p> <p><del>« Elles rendent compte chaque année de leurs actions de recensement, de prévention et de lutte contre les actes de harcèlement et de violences à caractère sexiste à l'encontre des personnels et des usagers des transports. » ;</del></p>	<p>TITRE III DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE CONTRE LES VIOLENCES FAITES AUX FEMMES DANS LES TRANSPORTS</p> <p>(Division et intitulé supprimés)</p> <p>Article 14</p> <p><b>Supprimé</b></p> <p><b>Amdt COM-40</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Art. L. 2251-2. – Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens qui ont fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, ne peuvent être affectés ou maintenus dans ce service interne de sécurité. Il en va de même :</p>	<p>1° Si l'agent a fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;</p>	<p><del>2° L'article L. 2251-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</del></p>	
<p>2° S'il a commis des actes, éventuellement mentionnés dans les traitements automatisés et autorisés de données personnelles gérés par les autorités de police, contraires à l'honneur, à la probité ou aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État.</p>			
<p>L'affectation d'un agent est subordonnée à la transmission par l'autorité administrative compétente de l'État de ses observations relatives aux obligations mentionnées aux trois premiers alinéas.</p>		<p><del>« L'affectation d'un agent est également subordonnée au suivi d'une formation en matière de sécurité des personnes et des biens organisée par</del></p>	

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture —	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique —
		<p><del>l'exploitant et conforme à un cahier des charges fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.</del></p> <p><del>« Ce cahier des charges prévoit notamment un enseignement relatif à la prévention des violences et des atteintes à l'encontre des femmes dans les transports publics. »</del></p>	<p style="text-align: center;">TITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER</p> <p style="text-align: center;"><i>(Division et intitulé nouveaux)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 15 <i>(nouveau)</i></p> <p><u>I. – Le 2° du I de l'article 1<sup>er</sup> et les articles 3 bis, 6 et 8 ter sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.</u></p> <p><u>II. – Le 1° A du II de l'article 1<sup>er</sup>, en ce qu'il modifie l'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure, est applicable en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.</u></p> <p><u>III. – L'article 12 est applicable en Polynésie française.</u></p> <p><u>IV. – Le titre IV du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</u></p> <p><u>1° Après le 11° des articles L. 645-1 et L. 647-1,</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
—	—	—	il est inséré un 11° <i>bis</i> ainsi rédigé :
			<u>« 11° bis Au 2° de l'article L. 632-1, après les mots : « activités mentionnées aux titres I<sup>er</sup> et II », la fin de l'alinéa est supprimée ; »</u>
			<u>2° Après le 12° de l'article L. 646-1, il est inséré un 12° <i>bis</i> ainsi rédigé :</u>
			<u>« 12° bis Au 2° de l'article L. 632-1, après les mots : « activités mentionnées aux titres I<sup>er</sup> et II », la fin de l'alinéa est supprimée ; ».</u>
			<b>Amdt COM-41</b>

---

## AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION

### Article additionnel après l'article 9

Amendement n° COM-1 présenté par

M. HOUEL

#### **APRES L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant**

Le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 224210 ainsi rédigé :

« *Art. L. 224210.* – Est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende, le fait d'inciter à la fraude dans les transports par la création d'un collectif solidaire de fraudeurs. »

#### Objet

Les méthodes des fraudeurs récidivistes ont évolué et il convient d'adapter la législation pénale à ces évolutions pour renforcer le dispositif de lutte contre la fraude dans les transports.

A cette fin, le présent amendement prévoit de créer un nouveau délit afin de lutter contre les mutuelles qui incitent à la fraude en promettant de payer l'amende en lieu et place des contrevenants, moyennant une cotisation mensuelle.

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

Cette proposition s'appuie sur le chef d'accusation retenu par le parquet dans le cadre des poursuites pénales engagées à Lille et à Rennes contre les mutuelles de fraudeurs.

Amendement n° COM-2 présenté par

M. HOUEL

#### **APRÈS L'ARTICLE 9, insérer l'article suivant:**

Les forces de sécurité de la Régie autonome des transports parisiens (Groupe de protection et de sécurisation des réseaux) et de la SNCF (Suge)

affectées à l'Ile-de-France sont fusionnées à compter du 1<sup>er</sup> juin 2016 au sein d'une police unique régionale des transports, compétente sur les réseaux franciliens de métro, train, réseau express régional (RER), Tramway et bus.

### Objet

Afin de mutualiser les moyens et de renforcer en efficacité cet amendement propose que les services de sécurité de la RATP, de la SNCF et de la police ferroviaire seront réunis en une seule et même police des transports, avec des compétences renforcées.

#### Article additionnel après l'article 8

Amendement n° COM-3 présenté par

M. HOUEL

#### **APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

L'article L. 22426 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'une personne est condamnée pour la troisième fois pour un délit commis dans l'enceinte d'un transport public, le juge prononce une peine d'interdiction d'accès aux transports publics de voyageurs comprise entre six mois et un an. Le juge peut cependant déroger à cette mesure en se fondant sur les circonstances de l'infraction et la personnalité de l'auteur. »

### Objet

Cet amendement vise à interdire l'accès aux transports publics aux délinquants multirécidivistes qui ont commis plus de trois délits dans l'enceinte des transports publics.

Cette proposition, inspirée de l'interdiction de stade pour les hooligans, est partie d'un constat : la fraude est un phénomène massif dans les transports en commun francilien puisqu'il coûte 200 M€/an (entre 15 et 20 trains neufs chaque année).

Il n'est pas normal que quelqu'un qui systématiquement fraude dans les transports ne soit pas sanctionné et continue à pouvoir les utiliser. Les transports publics sont des services publics largement subventionnés par l'argent public et il existe de nombreux tarifs sociaux permettant aux plus modestes de les emprunter. Il n'y a donc aucune excuse à ne pas payer. Et il est donc normal que ceux qui ont choisi de ne pas acheter de billets ne puissent plus utiliser les transports.

---

Article additionnel après l'article 6

Amendement n° COM-4 présenté par

M. HOUEL

**APRÈS L'ARTICLE 6, insérer l'article suivant:**

La fouille des bagages par les forces de police est systématique pour le voyageur pris en flagrant délit de fraude et qui refuserait de justifier de son identité par tous moyens.

Objet

Les forces de police doivent contrôler systématiquement les voyageurs pris en flagrant délit de fraude et qui refuseraient de présenter leurs papiers d'identité.

Article additionnel après l'article 3 bis

Amendement n° COM-5 présenté par

M. HOUEL

**APRÈS L'ARTICLE 3 bis nouveau, insérer l'article suivant:**

Le titre VI du livre II du code de la sécurité intérieure est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV : Partage d'informations en matière de sécurité intérieure

« *Art. L. 2641* - Le représentant de l'État dans le département, sur la base des informations transmises par les services de police ou de gendarmerie, transmet aux employeurs publics ainsi qu'aux employeurs de secteurs dits sensibles dont la liste est définie par décret en Conseil d'État la liste de ceux de leurs salariés qui font l'objet d'un signalement « fiche S ».

Objet

Les attentats qui ont endeuillé notre pays le 13/11 dernier ont montré qu'il est urgent d'instaurer un régime de « partage d'informations » entre les services de renseignement police et/ ou de gendarmerie piloté par le représentant de l'État dans le département afin de communiquer à tous les services publics et aux entreprises à secteurs dits sensibles (notamment les entreprises de transports de personnes) la liste de leurs employés fichés S dangereux afin de les avertir, de leur permettre d'empêcher leur recrutement ou de les licencier.

Un tel système existe déjà en partie pour les sites nucléaires il est nécessaire de l'étendre aux administrations publiques et aux entreprises à secteurs dits sensibles.

La présente PPL prévoit aujourd'hui un processus d'enquête administrative précédant une éventuelle embauche mais il est nécessaire d'introduire une disposition pour les personnels qui sont déjà en poste, tel est l'objet du présent amendement.

### Article 8

Amendement n° COM-6 présenté par

M. HOUEL

Substituer au chiffre :

« cinq »,

le chiffre :

« trois ».

### Objet

Cet amendement vise à renforcer ce que la loi qualifie de « délit d'habitude » à savoir le fait pour une même personne de voyager de manière habituelle sans titre de transport valable.

Le présent amendement propose d'aller plus loin en fixant à trois contraventions sur une période de douze mois le délit d'habitude et, à étendre l'application de ce délit à tous les transports publics de personnes.

### Article 3 bis

Amendement n° COM-7 présenté par

M. HOUEL

L'article L. 114-2 est ainsi rédigé : Le recrutement ou l'affectation des personnes au sein des entreprises de transport collectif de personnes peut être précédé d'enquêtes administratives destinées à vérifier que le comportement des personnes intéressées n'est pas incompatible avec l'accomplissement de leur mission. L'autorité administrative compétente informe l'établissement requérant du résultat de l'enquête.

Si la moralité de la personne ou son comportement ne présentent plus les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public, ou sont devenues



---

incompatibles avec l'exercice des missions pour laquelle elle a été recrutée ou affectée, l'autorité administrative en avise sans délai l'employeur.

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

### Objet

La présente PPL prévoit aujourd'hui un mécanisme d'enquête administrative préalable à une éventuelle embauche mais il est nécessaire d'introduire une disposition pour les personnels qui sont déjà en poste, tel est l'objet du présent amendement.

### Article 6 bis

Amendement n° COM-8 présenté par

M. HOUEL

alinéa 3

après les mots « la liste des documents valables » insérer les mots « comprenant notamment la carte vitale avec photographie »

### Objet

Il est nécessaire pour lutter contre la fraude de pouvoir identifier par tous les moyens les passagers et la carte vitale avec photographie le permet.

Amendement n° COM-9 présenté par

M. HOUEL

Compléter l'alinéa 4 par l'alinéa suivant :

« Les agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L 2251-1 peuvent garder pour une durée n'excédant pas 4h les passagers fraudeurs dans l'attente qu'ils prouvent par tous les moyens leur identité notamment par le biais d'une carte vitale avec photographie, d'une carte bleue ou d'un permis de conduire. »

### Objet

Il est nécessaire pour lutter contre la fraude de pouvoir identifier par tous les moyens les passagers c'est pourquoi il convient de donner la possibilité aux services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie

autonome des transports parisiens de leur donner les moyens de garder pendant plusieurs heures les contrevenants. .

### Article 12

Amendement n° COM-37 présenté par  
M. BONHOMME, rapporteur

Rédiger ainsi cet article :

Le A du I de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sans préjudice de l'article L. 2512-14, lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de transports urbains, les maires des communes membres transfèrent au président de cet établissement les attributions lui permettant de réglementer cette activité. »

### Objet

Il est problématique d'attribuer aux policiers municipaux le constat d'infractions à la police des transports, alors même qu'ils ne sont pas placés sous le contrôle de l'autorité judiciaire mais du maire.

Il est proposé de substituer aux dispositions de l'article 12 initial une disposition proposée dans le cadre du rapport Pillet-Vandierendonck relatif aux polices territoriales et votée par le Sénat dans le cadre de la PPL relative à la police territoriale le 16 juin 2014.

Cet amendement a pour objet de prévoir que le président de l'intercommunalité peut se voir attribuer les compétences permettant de réglementer l'activité de transport, quand l'intercommunalité est compétente en matière de transport.

Un maire peut s'opposer à ce transfert en ce qui le concerne.

Une telle disposition existe déjà notamment pour l'assainissement ou pour les déchets.