

N° 3494

N° 381

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 février 2016

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 10 février 2016

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE ⁽¹⁾ CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DE LA 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,***

PAR M. Gilles SAVARY,
Rapporteur
Député

PAR M. François BONHOMME,
Rapporteur
Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Philippe Bas, sénateur, président ; M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président ; MM. Gilles Savary, député et François Bonhomme, sénateur, rapporteurs.

Membres titulaires : M. Sébastien Pietrasanta, Mme Marie Le Vern, MM. Martial Saddier, Laurent Furst, députés ; MM. Alain Fouché, François Zocchetto, Alain Richard, Jean-Claude Leroy, Éliane Assassi, sénateurs.

Membres suppléants : Mmes Martine Lignières-Cassou, Françoise Dubois, MM. Guy Bailliart, Stéphane Demilly, François de Rugy, députés ; M. Pierre-Yves Collombat, Mme Jacky Deromedi, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Sophie Joissains, MM. Roger Madec, Louis Nègre, Mme Catherine Troendlé, sénateurs.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : Première lecture : **3109, 3307, 3314** et T.A. **651**

Sénat : Première lecture : **281, 314, 315, 316** et T.A. **75** (2015-2016)
Commission mixte paritaire : **382** (2015-2016)

Mesdames, Messieurs,

La commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la 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 s'est réunie au Sénat le mercredi 10 février 2016.

Le bureau a été ainsi constitué :

- M. Philippe Bas, sénateur, président ;
- M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.

Puis la commission a désigné :

- M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat ;
- M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.

*

* *

La commission mixte paritaire a procédé ensuite à l'examen des dispositions restant en discussion.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Je souhaite dire ma satisfaction sur l'état d'avancement du texte. Les débats au Sénat ont constitué un apport essentiel à un texte très attendu, qui a fait l'objet de la procédure accélérée. Je souhaite que cette réunion aboutisse à une position commune pour qu'il entre rapidement en application.

Cette proposition de loi a été inspirée par les opérateurs de transports nationaux, SNCF et RATP, au vu du développement considérable de la fraude comportementale dans les transports. Chronique, habituelle et sophistiquée, collectivement organisée sur Internet, elle entraîne un manque

à gagner considérable pour les opérateurs. Il est difficile de poursuivre les fraudeurs, qui utilisent de fausses identités, au point que le découragement gagne les corps de contrôle : de guerre lasse, on a renoncé à tout contrôle sur certaines lignes... Le syndrome est préoccupant pour les finances publiques, et pour l'égalité d'accès aux transports publics.

La tentative d'attentat avortée du 21 août dernier dans le Thalys nous a conduits à introduire dans le texte des dispositions qui relèvent de la sûreté. La frontière avec la fraude est assez poreuse, la fraude en bande organisée pouvant être agressive. Nous avons cependant veillé à ne pas franchir de ligne rouge : si nous donnons davantage de moyens aux services de sûreté, ceux-ci restent sous le contrôle du procureur de la République. Un apport essentiel de l'Assemblée nationale a été de systématiser l'extension de la sûreté aux réseaux de province. La sécurité d'un Lyonnais ou d'un habitant de la Loire a autant de prix que celle d'un Parisien. D'où la possibilité de recourir à des sociétés de sécurité privées, sous le contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS). J'espère que nous trouverons un accord sur ce point, cher à MM. Gérard Darmanin et Philippe Goujon.

Je remercie les deux rapporteurs du Sénat de leur riche collaboration. Nous nous félicitons de certains apports de la Haute Assemblée, comme la mise à disposition de caméras-piéton pour les agents de la SNCF et de la RATP, l'amélioration de la compétence des procureurs pour traiter les incidents à bord des trains, la possibilité donnée aux forces de sécurité d'exploiter les images enregistrées, sous contrôle du procureur de la République, ou l'obligation faite aux passagers de justifier leur identité quand ils détiennent un titre de transport nominatif. Les nouvelles technologies devraient conduire à leur généralisation.

Nous suivrons le Sénat, qui a supprimé l'article 11 - disposition un peu délicate sur le prêt de main d'œuvre, qui risquait de dévoyer de son sens la séparation entre le réseau et l'exploitant. Enfin, nous sommes favorables à la rédaction du Sénat sur la participation des polices municipales aux polices de transports publics.

Des ajustements restent néanmoins à trouver entre nos deux assemblées.

À l'article 1^{er}, le Sénat a maintenu le double agrément pour que les agents de la Surveillance générale (SUGE) et ceux du groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) puissent procéder à des palpations de sécurité. L'aptitude professionnelle de ces agents, qui ont été formés, doit suffire. Évitions de multiplier les procédures.

À l'article 2, nous précisons l'étendue du contrôle qui s'impose aux agents des services internes de sécurité : ils dépendent du représentant de l'État, ou, à Paris, du préfet de police. D'accord pour évacuer le CNAPS, sans empiéter sur l'inspection du travail.

L'article 6 *ter* généralise l'obligation de sûreté faite aux exploitants sur l'ensemble du réseau, selon le niveau prévu dans le cahier des charges des autorités organisatrices de transports (AOT). Ils peuvent pour cela recourir à des sociétés de sécurité privées, comme aujourd'hui, se doter d'un service de sécurité interne sous contrôle du CNAPS, ou donner la compétence à la police municipale. Un plan de sûreté départemental sous l'autorité du représentant de l'État viendra garantir ce dispositif, avec un contrat d'objectifs coordonné par le préfet.

Un rapport sur le coût de la sûreté nous évitera de tomber dans ce travers qui veut que l'on ouvre des dépenses supplémentaires en cachant sous le tapis la question du coût. Dans le transport aérien, le coût de la sûreté est couvert par les taxes d'aéroport que paient les passagers. C'est pourquoi je proposerai de rétablir l'article 6 *quinquies*.

À l'article 8, le Sénat a souhaité ramener de dix à trois le nombre de contraventions nécessaires pour constituer un délit de fraude d'habitude, ce qui risque d'être jugé inacceptable par le Conseil constitutionnel, au vu de la fréquentation très assidue de certains voyageurs. Nous souhaiterions fixer le seuil à cinq contraventions, en incluant les cas où le contrevenant acquitte l'indemnité forfaitaire.

Nous rétablissons l'article 9 *bis* qui modifie l'extension du délai de recouvrement des amendes.

Enfin, un gros différend : à l'article 14, la suppression de toute référence à une pression sexiste excessive dans les transports publics, où les femmes se disent exposées à 100 %, nous semble malencontreuse au moment où la secrétaire d'État chargée des droits des femmes, Pascale Boistard, mène une campagne pour sensibiliser les exploitants à ce problème. Même si nous entendons les arguments juridiques du Sénat, mieux vaudrait conserver au moins un article déclaratif.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. - À l'issue de la première lecture au Sénat, la proposition de loi comporte vingt articles, contre neuf dans le texte initial : quinze ont été ajoutés à l'Assemblée nationale et trois au Sénat qui en a par ailleurs supprimé sept. Dix d'entre eux ne présentent aucune difficulté ; quelques articles appellent des précisions rédactionnelles, d'autre une discussion approfondie : ce sont les articles 1^{er}, 1^{er} *ter*, 6 *quinquies* et 14. Sur les articles 2 et 6 *ter*, nous sommes prêts à nous ranger à la proposition de l'Assemblée nationale.

EXAMEN DES PROPOSITIONS DE RÉDACTION

Article 1^{er}

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 »

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Je constate un accord sur la rédaction du Sénat pour le I, et le II, 1^oA.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – La proposition de rédaction n^o 1 rétablit la version de l'Assemblée nationale en supprimant le double agrément imposé aux agents de la SUGE et du GPSR pour réaliser des palpations de sécurité. La formation de ces agents est assurée sous le contrôle du ministère de l'Intérieur, ce qui rend excessif l'ajout d'un agrément spécifique.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Cette mesure concerne l'ensemble des agents de sécurité privée. Il serait dommageable de se priver de cette garantie.

M. Laurent Furst, député. – Des sociétés privées sont chargées des palpations sur les clients des lignes aériennes intérieures. Adoptons une réglementation commune.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Tous les agents de sécurité privée sont contrôlés et font l'objet d'un agrément par le CNAPS. Certains ont le droit de porter une arme, comme les transporteurs de fonds. Prévoir une exception serait dommageable pour les agents de la SUGE et du GPSR, qui sont sous statut particulier – même s'ils ont pu avoir parfois des recrutements quelque peu hasardeux. Le double agrément compromettrait la mise en œuvre rapide du dispositif. Mais je ne suis pas fermé...

M. Louis Nègre, sénateur. – Le double agrément prend beaucoup de temps, les maires le savent. Il m'est arrivé d'attendre des mois ! Peut-être faudrait-il fixer un délai de deux mois, par exemple, au terme duquel un agrément simple vaudra. M. Laurent Furst a raison : on ne peut pas pratiquer le « deux poids, deux mesures » en matière de sécurité intérieure.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Réserveons ce point jusqu'à la fin du débat. Le III est supprimé.

Les modifications rédactionnelles sont adoptées.

La commission mixte paritaire réserve son avis sur la proposition de rédaction n^o 1 et sur l'article 1^{er}.

Article 1^{er} ter

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

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Le ministre de l'Intérieur souhaite un seul régime pour la mise en œuvre des caméras-piéton. Ma proposition de rédaction n° 2 rétablit l'homogénéité.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Cette nouvelle rédaction supprime la référence à la vidéo-protection et ne mentionne pas d'importantes garanties, comme le fait que les personnes filmées ont un droit d'accès aux images. Attention donc au risque d'incompétence négative, donc de censure constitutionnelle.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – M. Bonhomme ne conteste pas le principe d'un régime unique. Peut-on modifier la proposition de rédaction pour prendre en compte ses préoccupations ?

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Le dernier alinéa renvoie à un décret en Conseil d'État pris après avis de la CNIL. Toutes les précautions pourront être prises.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Mieux vaudrait l'inscrire dans la loi, mais soit.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Le rapporteur pourra préciser devant l'Assemblée nationale quelle était l'intention du législateur.

M. Alain Richard, sénateur. – Restons attentifs. Depuis vingt ans, toutes les dispositions sur ce sujet ont été criblées par le Conseil constitutionnel. Attention au risque de QPC.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Alain Richard nous conforte dans l'idée qu'un risque persiste. Mieux vaudrait modifier la rédaction.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Je suis prêt à valider une proposition de rédaction plus précise. La nôtre a prévalu pour la gendarmerie nationale et la police nationale, et elle a été validée par le Conseil d'État.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Réserveons ce point, le temps de trouver une rédaction adéquate.

La proposition de modification rédactionnelle n° 3 est adoptée.

La commission mixte paritaire réserve son avis sur la proposition de rédaction n° 2 et sur l'article 1^{er} ter.

Article 2

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

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Dans la version du Sénat, on supprime dans le I, 1° (*nouveau*) les mots « dispensée en cours de carrière ». La proposition de rédaction n° 4 complète l'alinéa 8 par les mots « relatifs à l'activité opérationnelle », et la suite du I est pratiquement sans modification. On incorpore dans le II l'article L. 2251-2 et le III (*nouveau*) est supprimé.

Les modifications rédactionnelles et la proposition de rédaction n° 4 sont adoptées.

La commission mixte paritaire adopte l'article 2 dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 3

Élargissement des cas de dispense du port de la tenue professionnelle

M. Philippe Bas, sénateur, président. – La proposition de rédaction n° 5 apporte des modifications de pure forme à la rédaction du Sénat et rétablit la garantie prévue par les députés selon laquelle toute personne peut demander à un agent de sécurité de la SNCF ou de la RATP sa carte professionnelle.

La proposition de rédaction n° 5 est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 3 dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 3 bis

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

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Il s'agit d'un article important, introduit par l'Assemblée nationale et utilement complété par le Sénat.

Le « criblage » du personnel peut prendre la forme d'une enquête systématique avant recrutement, notamment dans les sites sensibles comme les centrales nucléaires, ou être d'opportunité lorsque des indices de radicalisation justifient que l'on contrôle certains emplois en lien avec la sécurité des personnes et des biens – un aiguillage, par exemple, ou un poste de conduite. Le terme d'« affectation » est trop faible, car les grands opérateurs demandent de pouvoir enquêter sur des gens qui sont en poste, en cas de dérives observables.

Les agents doivent-ils être informés d'un éventuel contrôle ? C'est en général la règle, avec le risque de précipiter un passage à l'acte. Tels sont les enjeux que nous avons pris en compte pour vous présenter une nouvelle rédaction, conforme à la loi Informatique et liberté du 6 janvier 1978. Il

faudra préciser les modalités de mise en œuvre de cette mesure, en choisissant notamment les fonctions à cibler. Par conséquent, je vous propose de retirer ma proposition de rédaction n° 7 au profit de la proposition de rédaction commune n° 16.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – À la bonne heure !

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – La rédaction proposée est plus explicite, en effet.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Elle distingue bien l'enquête effectuée au moment du recrutement de l'enquête effectuée à l'initiative de l'exploitant en cas d'inquiétude particulière.

M. Louis Nègre, sénateur. – Comment doivent réagir les opérateurs si un employé se retrouve dans une situation incompatible avec sa fonction ? Peuvent-ils le licencier ?

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Ce n'est pas à la loi d'indiquer la conduite à tenir, tant les cas peuvent être différents. On ne peut prévoir de peine automatique sur la base d'une simple présomption. Aux employeurs de mettre en œuvre la disposition la plus proportionnée, en changeant par exemple un agent d'affectation. Ensuite, le droit du travail s'applique.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – L'employeur a le devoir d'assurer la sécurité de tous en mettant à l'écart un agent dont le comportement n'est pas compatible avec l'exercice de sa mission, dans le respect du droit commun.

La proposition de rédaction commune n° 16 est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 3 bis dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 4 bis

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

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Je ne vois qu'une légère modification rédactionnelle dans la version du Sénat.

La modification rédactionnelle est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 4 bis dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 4 ter

Interdiction de séjour dans certains lieux

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Nous suivons le Sénat, qui a supprimé l'article.

La commission mixte paritaire supprime l'article 4 ter.

Article 5

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

La commission mixte paritaire adopte l'article 5 dans la rédaction du Sénat.

Article 6

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

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Quelques modifications rédactionnelles sont apportées à la version du Sénat.

Les modifications rédactionnelles sont adoptées.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 6 bis AA

**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**

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 bis AA dans la rédaction du Sénat.

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**

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Nous suivons le Sénat, qui a supprimé l'article.

L'article 6 bis A est supprimé.

Article 6 bis

**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**

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Nous corrigeons une référence dans la version du Sénat.

La modification de référence est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 bis dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 6 ter
Conventions entre le représentant de l'État dans le département
et les autorités organisatrices de transports collectifs terrestres
et leurs exploitants

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Pour cet article, supprimé par le Sénat, nous avons une proposition de rédaction n° 8 de M. Gilles Savary visant à le rétablir, selon une rédaction modifiée.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Cet article a été inspiré par MM. Philippe Goujon et Gérard Darmanin et par le Groupement des autorités responsables de transport (GART) pour donner un socle juridique clair aux réseaux locaux, tout en respectant le principe de libre administration des collectivités territoriales. La responsabilité d'assurer la sûreté revient-elle à l'AOT ou aux exploitants ? Ces derniers nous opposent qu'il s'agit de prérogatives régaliennes. Dans le transport aérien, ce sont pourtant eux qui les assurent. Par conséquent, nous proposons d'écrire que « les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés conformément aux cahiers des charges fixés par les autorités organisatrices de transport ». Ils peuvent soit recourir à une société de sécurité privée, soit passer une convention avec la police municipale, soit se doter d'une équipe de sûreté interne. Les AOT sont invitées à inscrire la sûreté dans leur cahier des charges. Le dispositif est placé sous l'autorité de l'État, avec un contrat d'objectifs de la sûreté dans les transports au niveau du département, pour garantir la continuité intermodale.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Nous souscrivons à cette possibilité de contractualiser.

M. Alain Richard, sénateur. – Il faut distinguer deux niveaux de contrats. Le contrat d'objectifs entre le représentant de l'État et les AOT ne sera pas immédiatement opérationnel. Ses obligations n'entreront en vigueur qu'à l'occasion d'avenants ou de renouvellement des conventions. J'invite le rapporteur à bien indiquer qu'il y aura un décalage dans le temps.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – C'est en effet une précision utile. D'un côté un contrat commercial, de l'autre un contrat public. Il faut éviter que les différents opérateurs ne mènent chacun une politique publique différente.

M. Louis Nègre, sénateur. – Dans l'aviation, les compagnies ont une responsabilité en matière de sûreté. Cela doit néanmoins rester un pouvoir régalien, sous l'autorité du préfet.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Le préfet garantit une coordination opérationnelle, pour des opérations coup de poing, par exemple, sans préjudice de la libre administration des collectivités territoriales. Les contrats locaux de sécurité sont conclus à l'échelle communale par les opérateurs de transports. Nous proposons que la

porte d'entrée soit désormais le réseau, y compris dans ses modalités intermodales.

M. Martial Saddier, député. – Attention à ce que les préfets n'aillent pas au-delà de la pensée du législateur. Les contrats se déclinent à toutes les sauces, et les préfets ont d'autant plus de liberté d'imposer leurs choix aux opérateurs qu'ils envoient l'addition aux collectivités territoriales !

M. Philippe Bas, sénateur, président. – C'est la raison pour laquelle le Sénat avait supprimé l'article 6 *ter*. Nous ne souhaitons pas que l'État transfère des charges de police et de gendarmerie aux AOT ou aux entreprises de transport. La rédaction que vous proposez donne davantage de garanties aux AOT, sans forcément suffire à nous rassurer.

M. Louis Nègre, sénateur. – Le transfert s'opère d'autant plus facilement que le représentant de l'État conclut avec les AOT des contrats d'objectifs dont l'État ne finance pas les obligations. Qui paye ? Les maires risquent de devoir assumer de plus en plus de responsabilités en matière de sécurité. C'est dangereux.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Peut-être suffirait-il de préciser que ces contrats ne peuvent mettre à la charge des AOT le financement des services qui relèvent des compétences de l'État ?

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Je reste circonspect. On nous demande de limiter les dépenses de l'État et chacun vient s'abreuver à sa « mamelle bienfaitrice ». Le modèle aérien repose sur l'usager. La culture de la gratuité conduit à ce que chacun se décharge sur l'autre des coûts réels. C'est pourquoi je demande au Gouvernement des précisions sur le coût réel de la sûreté. Cette proposition émane de MM. Philippe Goujon et Gérard Darmanin...

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Excellente référence !

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Elle émane aussi du GART. Tout ce que je souhaite, c'est une meilleure gouvernance des transports publics. Cessons de créer de nouvelles dépenses sans personne pour s'en acquitter. Il s'agit d'un contrat d'objectifs, pas de moyens.

M. Alain Richard, sénateur. – Les objectifs impliquent forcément des moyens.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Il faut prévoir une politique de sûreté dans les réseaux locaux, coordonnée par le préfet. Avec 2,5 milliards de voyageurs par an rien que pour le ferroviaire, les usagers sont suffisamment nombreux pour assumer l'effort financier. La question est de savoir qui collecte, et comment répartir. L'article que vous avez supprimé prévoyait les précautions nécessaires.

M. Alain Richard, sénateur. – Continuons à faire un peu de droit. La rédaction proposée fait le choix de l'ambiguïté en énonçant que le « représentant conclut un contrat ». L'indicatif présent traduit une obligation, alors que les AOT et les exploitants ne sont pas tenus de conclure ce contrat. La ressemblance avec l'aérien est limitée. Dans l'aérien, l'utilisateur paye le coût total du service. Ce n'est pas le cas dans les transports publics urbains.

M. Jean-Claude Leroy, sénateur. – Et si nous écrivions « peuvent conclure » ?

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Je suis prêt à toutes les souplesses pour peu que l'on institue en matière de sécurité un dispositif comparable aux autres grands schémas directeurs départementaux : plan de déplacement urbain, programme local de l'habitat, etc. Les transports publics sont très subventionnés. Au Gouvernement de faire un rapport sur leur financement. Si l'on veut installer des portiques partout, qui paiera ? La sécurité induit toujours des dépenses supplémentaires, que l'on a tendance à enfouir sous le tapis de la dette.

M. Louis Nègre, sénateur. – Je ne suis pas certain que nos collègues du GART souhaitent un transfert de charges. Nous ne souhaitons pas non plus que les contrats soient obligatoires. En revanche, une précaution minimale s'impose. Je ne conçois pas la gratuité totale des transports. La proposition de compromis du président Bas me convient.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Verriez-vous un inconvénient à remplacer le mot « sûreté » par « sécurité » ?

M. Alain Richard, sénateur. – Le spécialiste y voit une différence majeure que je ne comprends pas très bien.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Le mot « sûreté » figure dans la Déclaration des Droits de l'Homme pour interdire les lettres de cachet. Il est peu utilisé en droit. C'est un point de détail. Tenons-nous-en à « peut conclure ». Nous ajouterons également à la fin de l'alinéa : « Un tel contrat ne peut mettre à la charge des autorités organisatrices de transport le financement d'actions ou de services qui relèvent de la compétence exclusive de l'État en vertu de la loi. ».

La proposition de rédaction n° 8 ainsi modifiée est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 ter dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 6 quinquies
Remise de rapport

M. Philippe Bas, sénateur, président. – La proposition de rédaction n° 9 de M. Savary rétablit l'article.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – En prévoyant un rapport sur le coût de la sûreté dans les transports collectifs, l'article 6 *quinquies* incite le Gouvernement à s'interroger. Il faudrait cependant reporter la date de remise du rapport, car les délais sont trop courts par rapport à la date de promulgation de la loi.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Notre position de principe est de ne pas multiplier les rapports. Si vous y tenez... Ce ne sera en tout cas qu'un rapport d'appel, car la question du financement doit être traitée de manière plus systématique.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Ces mesures peuvent générer des coûts considérables. Il ne serait pas de bonne gouvernance d'éluder la question. D'accord pour supprimer la mention de la redevance de sûreté. Il faudrait en revanche ajouter « et sur ses modalités de financement » après « coût de la sûreté dans les transports collectifs de voyageurs » et changer « 30 juin 2016 » pour « 31 décembre 2017 ».

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Cela ne pose pas problème. On aurait ainsi une année pleine pour évaluer les effets de la loi.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – L'Assemblée nationale demande effectivement beaucoup plus de rapports que le Sénat...

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Vous êtes une assemblée d'intellectuels !

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Les sages siègent ici. Sur ce sujet, il faut des garde-fous.

La proposition de rédaction n° 9 ainsi modifiée est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 6 quinquies dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 7

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

La commission mixte paritaire adopte l'article 7 dans la rédaction du Sénat.

Article 8

Délit de fraude d'habitude dans les transports en commun

M. Philippe Bas, sénateur, président. – La proposition de rédaction n° 10 de M. Gilles Savary ramène de trois à cinq le nombre de contraventions pour constituer le délit de fraude d'habitude.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Trois occurrences, cela risque de ne pas satisfaire à un contrôle du Conseil

Constitutionnel. Je ne vois pas d'inconvénient à rétablir cinq. De dix à cinq, on diminue déjà de moitié.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Pourquoi pas « quatre » ?

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Cinq, c'est la bonne mesure. Si l'on passe à trois, cela représente 300 000 dossiers à traiter. La SNCF n'en a pas les moyens. En restant à cinq, on descend à 52 000 dossiers.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Nous avons eu le débat au Sénat, la commission a été mise en minorité. Cinq nous paraissait une position équilibrée.

M. Louis Nègre, sénateur. – La question a été posée au conseil d'administration du GART. Les opérateurs ont proposé cinq, alors que les élus souhaitaient trois. C'est un problème de principes et de valeurs civiques. Nous étions les seuls au monde à retenir un seuil de dix ! Si nous voulons lutter contre la fraude, nous devons faire passer un message fort. Rappelons qu'à l'heure actuelle, 500 millions d'euros s'évaporent chaque année. Ne découragez pas ceux qui payent encore leur ticket !

M. Philippe Bas, sénateur, président. – En général, quelqu'un qui se fait prendre trois fois a fraudé beaucoup plus souvent.

M. Alain Fouché, sénateur. – Si la SNCF ne peut pas traiter tous les dossiers, c'est ennuyeux.

M. Jean-Jacques Filleul, sénateur. – Je suis partisan des trois occurrences. En revanche, si une question prioritaire de constitutionnalité nous oblige à en revenir à dix occurrences, ce serait un coup de bâton dans l'eau. La sagesse serait de retenir cinq.

Mme Marie Le Vern, députée. – Il s'agit de définir un délit de fraude d'habitude. Le message est déjà fort, puisque nous passons de dix à cinq. Il faut pouvoir appliquer la loi ! Avec trois occurrences, la SNCF ne pourra pas traiter tous les dossiers. Nous essuierions une sérieuse défaite si le Conseil constitutionnel nous obligeait à revenir à dix. Il n'y a pas de doute : c'est cinq qu'il faut.

M. Laurent Furst, député. – Nous sommes dans une maison de la République. Le renoncement ne peut être une valeur républicaine. Nous ne pouvons tout tolérer au prétexte que nous n'avons pas les moyens de traiter le mal. Je comprends le pragmatisme, mais ne cédon pas sur nos valeurs et nos fondamentaux.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Le délit de fraude d'habitude est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende. 710 condamnations ont eu lieu en 2014. On pourra toujours passer ultérieurement de cinq à trois occurrences, au vu de l'effet

observé. Veillons à ne pas produire l'effet contraire de ce que nous souhaitons.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Je ne suis pas dogmatique. Mon objectif est l'efficacité. À vouloir le plus, on risque d'obtenir le moins. Le nombre d'occurrences pose un problème de nature constitutionnelle, d'autant que la peine ne sera plus proportionnelle au délit. Puisqu'on ne peut toucher à la peine qui est inscrite dans le code pénal, ajustons plutôt la définition du délit.

La proposition de rédaction n° 10 est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 8 dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 8 bis

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

La commission mixte paritaire adopte l'article 8 bis dans la rédaction du Sénat.

Article 8 ter

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

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Seul l'ajout d'une virgule modifie la rédaction du Sénat.

La modification rédactionnelle est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 8 ter dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 9

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. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – L'article 9 concerne le mécanisme d'échange d'informations entre le Trésor public et les exploitants de transports. Les services fiscaux peuvent récupérer des données collectées : c'est un usage que des personnels SNCF aident l'administration fiscale à recouvrer des sommes.

Nous nous sommes mis d'accord avec M. François Bonhomme sur trois modifications de cet article, qui font l'objet de la proposition de rédaction commune n°11.

La modification du deuxième alinéa de l'article vise à prévoir que les agents qui les collectent sont tenus au secret professionnel.

Une nouvelle rédaction du troisième alinéa est proposée afin de préciser dans quelles conditions les informations recueillies peuvent être utilisées.

Enfin, l'insertion d'un alinéa supplémentaire après le dixième alinéa vise à donner la possibilité aux exploitants de conclure des conventions avec le Trésor public, pour mettre à sa disposition des agents, afin de l'aider à recouvrer les amendes majorées.

L'article 9 est adopté, sur la base de la rédaction du Sénat modifiée par la proposition de rédaction commune n° 11.

Article 9 bis

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

M. Philippe Bas, sénateur, président. – La suppression de l'article 9 bis, qui avait été retenue par le Sénat, est entérinée.

L'article 9 bis est supprimé

Article 11

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

L'article 11 est supprimé.

Article 12

Participation des polices municipales à la police des transports publics

M. Philippe Bas, président. – L'article 12 est adopté dans la rédaction issue des travaux du Sénat. Il en est de même pour l'article 13 qui fait toutefois l'objet d'une proposition de modification commune aux deux rapporteurs.

Article 13

Dispositions diverses et lutte contre les mutuelles de fraudeurs

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Beaucoup d'applications informatiques facilitent la fraude collective. L'article 13 cherche à limiter cela mais les dispositions adoptées feront sans doute l'objet d'un contrôle de constitutionnalité très incertain en la matière. Il s'agit d'un vrai sujet.

M. Louis Nègre, sénateur. – On visait en particulier la mutualisation des moyens dont disposent de fraudeurs : les affecte-t-on réellement par le dispositif retenu ?

M. Gilles Savary député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Un tel dispositif a bien été prévu par la proposition de rédaction commune n° 12.

L'article 13 est adopté, sur la base de la rédaction du Sénat modifiée par la proposition de rédaction commune n° 12.

Article 14

Lutte contre le harcèlement et les violences à caractère sexiste

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Nous passons à présent à un sujet sensible avec l'article 14.

Mme Marie Le Vern, députée. – Je propose de retenir la rédaction de l'article 14 proposée par M. François Bonhomme, en apportant quelques modifications.

Je propose d'une part de remplacer les deux occurrences des mots : « contre les femmes » par les mots « à caractère sexiste ». D'autre part, je propose que le bilan effectué par chaque autorité organisatrice de transport sur leurs actions de recensement, de prévention et de lutte contre ces actes à caractère sexiste soit transmis au Haut conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes ainsi qu'à l'Observatoire de la parité entre les femmes et les hommes, en plus de la transmission prévue au Défenseur des droits.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Je m'interroge sur la portée d'une telle transmission...

Mme Marie Le Vern, députée. – Je précise qu'il s'agit bien d'un ajout, on ne retire pas la transmission au Défenseur des droits. Il est utile de prévoir une telle transmission au Haut conseil et à l'Observatoire.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Se saisir des cas de discrimination relève de la compétence du Défenseur des droits. Prévoir une transmission de ce bilan à d'autres organismes pourrait paradoxalement diluer la teneur de cette obligation, mais je ne souhaite pas qu'on interprète ces éléments pour que soit fait un procès en sexisme au Sénat, ce qui n'a bien entendu pas lieu d'être.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Je m'interroge tout de même sur la lourdeur d'une telle transmission : combien existe-t-il d'AOT ?

Mme Marie Le Vern, députée. – Je suppose que cela se chiffre en milliers, mais c'est une transmission « s'il y a lieu ». Les AOT qui se contentent d'assurer le transport scolaire par exemple n'ont pas vocation à être systématiquement concernées. J'ajoute qu'il s'agit d'un bilan, pas d'un rapport : c'est moins contraignant.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Il restera à caractériser ce qu'est une « atteinte à caractère sexiste ».

Mme Marie Le Vern, députée. – Pour ce qui me concerne, j'étais encline à conserver la notion de « harcèlement sexiste », qui figure dans le code du travail.

M. François Bonhomme, sénateur, rapporteur pour le Sénat. – Ce n'est pas une notion qui figure dans le code pénal.

M. Martial Saddier, député. – Le nombre d'AOT est extrêmement important. Ne serait-il pas plus judicieux de prévoir que ce bilan est tenu à

disposition de ces trois organismes, plutôt que de prévoir une transmission ? Ce serait sans doute plus efficace, car prévoir des milliers de transmission à ces trois autorités risque de les engorger...

Mme Marie Le Vern, député. – Je ne vois pas la différence entre « tenir à disposition » et « transmettre ».

M. Philippe Bas, sénateur, président. – On ne cible donc pas les seules femmes mais toutes les victimes. Le Défenseur des droits, l'Observatoire national des violences faites aux femmes et le Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes resteront destinataires de ces bilans de prévention et de recensement des violences. C'est un axe prioritaire de l'action des AOT.

M. Laurent Furst, député. – J'ai été directeur d'hôpital. Mes anciens collègues passent leur temps à remplir des rapports dont les ministères ne font rien. Nous nous comportons comme un pays multimilliardaire ! Cessons de multiplier les obligations administratives et posons-nous la question de nos objectifs.

Mme Sophie Joissains, sénatrice. – Il s'agit d'un bilan recensant les incidents, pas d'un rapport. Entre « tenir à disposition » et « envoyer », je vois mal la nuance...

M. Martial Saddier, député. – Courriers, accusés de réception...

Mme Françoise Dubois, députée. – Je ne suis pas d'accord avec Mme Le Vern. Les rapports s'empileront. Une signalisation en cas d'incident suffit. Assez de paperasse. Les directeurs d'école aussi croulent sous les notes administratives et les rapports à envoyer !

Mme Sophie Joissains, députée. – Ce serait une aide à la prophylaxie, puisqu'il s'agit de recenser les mesures prises pour prévenir ces incidents.

Mme Marie Le Vern, députée. – Le principe de ce bilan a été accepté par la SNCF et par la RATP ; c'est une demande du Haut Conseil à l'égalité. Il ne s'agit pas d'un rapport, mais d'un bilan qui indiquera les incidents survenus sur les lignes de transport et les moyens à prendre pour y remédier. Il pourra être envoyé par mail, d'un clic.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Ce sujet important ne justifie pas forcément de disposition législative – même si celle-ci peut contribuer à la prise de conscience. Je vous propose de modifier la proposition de rédaction n° 13 en écrivant : « les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics font l'objet d'un bilan annuel » et en ajoutant : « Ce bilan énonce les actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes ». Les grosses AOT le font déjà, les petites n'auront à le rédiger que si une atteinte est relevée.

Mme Marie Le Vern, députée. – Cela me convient.

M. Laurent Furst, député. – Cette proposition est sage.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Elle émane d'un sénateur !

M. Laurent Furst, député. – L'AOT ne sera pas forcément au courant des plaintes. Va-t-elle se retrouver à faire des bilans sur des incidents alors qu'elle n'est pas obligatoirement informée ? C'est une nouveauté en droit.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – L'AOT ne fera de bilan que sur les incidents dont elle aura eu connaissance.

La proposition de rédaction n° 13 ainsi modifiée est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 14 dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 15

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

La proposition de rédaction n° 15 est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 15 dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 1^{er} ter (précédemment réservé)

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

M. Philippe Bas, sénateur, président. – J'en reviens à la proposition de rédaction n° 2. Il suffirait de faire référence aux articles du code de la sécurité intérieure prévoyant les garanties applicables en matière de vidéo-protection pour dire que les mesures sont applicables. Nous éviterions ainsi d'être accusés de ne pas avoir épuisé notre compétence. Je constate que la CMP est d'accord, même enthousiaste.

La proposition de rédaction n° 2 ainsi modifiée est adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 1^{er} ter dans la rédaction issue de ses travaux.

Article 1^{er} (précédemment réservé)

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 »

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Enfin, il nous faut nous prononcer sur la proposition de rédaction n° 1 qui supprime le double agrément.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Il y a deux agréments : l'un est délivré par le préfet, l'autre par le CNAPS. Lequel maintiendrait-on ?

M. Laurent Furst, député. – Un seul des deux, sans hiérarchie.

M. Louis Nègre, sénateur. – Celui du préfet.

M. Gilles Savary, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale. – Le CNAPS effectue un contrôle national à partir d'une grille de compétences. Le préfet ne délivre qu'un agrément local. Je veux bien en rester au double agrément si vous y tenez absolument, même si je reste persuadé que cela surchargera le dispositif. Le ministère de l'Intérieur sera certainement soucieux de pouvoir délivrer des agréments massivement, pour l'Euro 2016. Le Gouvernement pourra toujours rectifier le tir d'ici là.

M. Philippe Bas, sénateur, président. – Nous verrons s'il dépose un amendement. De toute façon, ce n'est pas un sujet de grande politique.

La proposition de rédaction n° 1 n'est pas adoptée.

La commission mixte paritaire adopte l'article 1^{er} dans la rédaction issue de ses travaux.

La commission mixte paritaire adopte le texte de la proposition de loi dans la rédaction issue de ses travaux.

*

* *

En conséquence, la commission mixte paritaire vous demande d'adopter la 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, dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.

TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte adopté par le Sénat
<p>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</p>	<p>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</p>
TITRE I ^{ER}	TITRE I ^{ER}
<p>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>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 ^{er}	Article 1 ^{er}
I. – Le code des transports est ainsi modifié :	I. – (Alinéa sans modification)
<p><i>1° L'article L. 2251-5 est complété par un alinéa ainsi rédigé :</i></p>	Alinéa supprimé
<p><i>« 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. »</i></p>	Alinéa supprimé
<p><i>2° (nouveau) À la troisième phrase du troisième alinéa de l'article L. 5332-6 et à la deuxième phrase du second alinéa du II de l'article L. 6342-4, les mots : « à main » sont supprimés.</i></p>	<p><i>1° Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2251-9 ainsi rédigé :</i></p>
II. – Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :	<p><i>« 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.</i></p>
<p><i>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 supprimés ;</i></p>	<p><i>« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. » ;</i></p>
	<p><i>2° À la troisième phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 5332-6, les mots : « à main » sont supprimés.</i></p>
	II. – (Alinéa sans modification)
	1° A (Sans modification)

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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 » ;

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 ».

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

Texte adopté par le Sénat

1° **Supprimé**

2° **Supprimé**

III. – **Supprimé**

Article 1^{er} ter (nouveau)

I. – Après l'article L. 2251-4 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-4-1. – À compter du 1^{er} 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 ainsi que les agents mentionnés au 4^o du I de l'article L. 2241-1 du présent code 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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 2

I. – Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est *complété par des articles L. 2251-6 à L. 2251-8* ainsi rédigés :

« 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.

« Ils peuvent recueillir, *sur convocation ou sur place*, les renseignements et justifications nécessaires *relatifs à l'activité opérationnelle de ces services*.

Texte adopté par le Sénat

Article 2

mesure.

I. – Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi *modifié* :

1° (nouveau) *Après le deuxième alinéa de l'article L. 2251-1, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :*

« *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.*

« *Le contenu de ces formations est conforme à un cahier des charges fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.* » ;

2° **Supprimé**

3° *Sont ajoutés des articles L. 2251-6 à L. 2251-8* ainsi rédigés :

« 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, le contrôle des agents des services internes de sécurité mentionnés à l'article L. 2251-1 du présent code.

« *Sans préjudice des compétences des inspecteurs et contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication du registre unique du personnel prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail et de tous autres registres, livres et documents mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code* ainsi que recueillir, *sur convocation ou sur place*, les renseignements et justifications nécessaires.

« *En présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, ils peuvent, entre huit heures et vingt heures, accéder aux locaux dans lesquels est habituellement exercée l'activité des agents des services internes de sécurité*

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

« 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 L. 2251-2.

« Un bilan national annuel des actions entreprises dans le cadre du présent article est publié et notifié au Défenseur des droits.

« 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.

« 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.

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

II. – Le chapitre II du même titre V est complété par un article L. 2252-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2252-2. – 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

Texte adopté par le Sénat

—

mentionnés au premier alinéa du présent article ; ils peuvent également y accéder à tout moment lorsque l'exercice de cette activité est en cours. Ils ne peuvent accéder à ceux de ces locaux qui servent de domicile.

« Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et adressé aux autorités mentionnées au même premier alinéa.

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

« Art. L. 2251-7 (nouveau). – Un code de déontologie des agents des services internes de sécurité de la *SNCF* et de la Régie autonome des transports parisiens est établi par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 2251-7-1 (nouveau). – *Les compétences dévolues par le présent chapitre au représentant de l'État dans le département sont exercées, dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ainsi que dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée de la région d'Ile-de-France, par le préfet de police et, dans le département des Bouches-du-Rhône, par le préfet de police des Bouches-du-Rhône.* »

« Art. L. 2251-8. – **Supprimé**

II. – Le chapitre II du même titre V est ainsi modifié :

1° (nouveau) Le I de l'article L. 2252-1 du code des transports est abrogé ;

2° Il est ajouté un article L. 2252-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 2252-2. – *(Sans modification)*

Texte adopté par l'Assemblée nationale

de faire obstacle à l'accomplissement des contrôles exercés dans les conditions prévues à l'article L. 2251-6. »

Article 3

Le chapitre I^{er} du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 2251-3 est ainsi modifié :

a) *Le second alinéa est supprimé ;*

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

« Ils présentent leur carte professionnelle à quiconque en fait la demande. » ;

2° *(nouveau) Après l'article L. 2251-3, il est inséré un article L. 2251-3-1 ainsi rédigé :*

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

Article 3 bis (nouveau)

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

Texte adopté par le Sénat

III (nouveau). – **Supprimé**

Article 3

Alinéa supprimé

L'article L. 2251-3 du code des transports est ainsi rédigé :

« 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 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.

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

« Ces agents peuvent être dispensés du port de la tenue dans l'exercice de leurs fonctions.

« 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.

« Les conditions d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire. »

Article 3 bis

(Alinéa sans modification)

Texte adopté par l'Assemblée nationale

« 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 mission. L'autorité administrative compétente informe l'établissement requérant du résultat de l'enquête. »

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

Article 4 bis (nouveau)

Le code de la route est ainsi modifié :

1° À l'article L. 225-4, le mot : « directement » est supprimé ;

2° L'article L. 225-5 est ainsi modifié :

a) À la fin du premier alinéa, les mots : « sur leur demande » sont supprimés ;

b) Il est ajouté un 11° ainsi rédigé :

« 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. » ;

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.

Article 4 ter (nouveau)

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 ».

Texte adopté par le Sénat

« 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. L'autorité administrative compétente informe l'employeur du résultat de l'enquête. »

« 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. »

(Alinéa sans modification)

Article 4 bis

(Alinéa sans modification)

1° (Sans modification)

2° (Alinéa sans modification)

a) (Sans modification)

b) (Sans modification)

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

3° (Sans modification)

Article 4 ter

Supprimé

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 5

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

« Art. 78-7. – Sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, le procureur de la République du 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.

« 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 procureur de la République du lieu où se situe la gare d'arrivée.

« Les procureurs des lieux où le train marque un arrêt en sont informés. »

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

« Lorsque les réquisitions prises par le procureur de la République en application 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. »

Article 6

Le code de procédure pénale est ainsi modifié :

Texte adopté par le Sénat

Article 5

I. – *(Alinéa sans modification)*

« 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 *des* 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.

« Lorsque la gare de départ se situe hors du territoire national, sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, les réquisitions et *les* instructions mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent être prises par le procureur de la République du lieu où se situe la gare d'arrivée.

(Alinéa sans modification)

« Lorsque les gares de départ et d'arrivée se situent hors du territoire national, sans préjudice des prérogatives des procureurs territorialement compétents, les réquisitions et les instructions mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent être prises par le procureur de la République du lieu du premier arrêt du train en France. Les procureurs des autres lieux où le train marque un arrêt en sont informés. »

II. – *(Sans modification)*

Article 6

Le titre II du livre I^{er} du code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° L'article 78-2-2 est ainsi rédigé :

« Art. 78-2-2. – I. – Sur réquisitions écrites du procureur de la République aux fins de recherche et de poursuite des actes de terrorisme mentionnés aux 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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

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 mentionnées aux 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 mentionnées aux articles 311-3 à 311-11 du code pénal, des infractions de recel mentionnées aux articles 321-1 et 321-2 du même code ou des faits de trafic de stupéfiants mentionnés aux 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 du présent code 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 du même code mais aussi à :

« 1° La visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public ;

« 2° L'inspection visuelle des bagages ou leur fouille, dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.

« II. – Pour l'application 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.

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

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

« 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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

1° Au premier alinéa de l'article 78-2-4, après le 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, » ;

fouille des bagages, qui doit avoir lieu en présence du propriétaire.

« 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.

« IV. – 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. » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article 78-2-3 est ainsi rédigé :

« Le II de l'article 78-2-2 est applicable au présent article. » ;

3° L'article 78-2-4 est ainsi rédigé :

« 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 :

« 1° La visite des véhicules circulant, arrêtés ou stationnant sur la voie publique ou dans des lieux accessibles au public ;

« 2° L'inspection visuelle des bagages ou leur fouille, dans les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs.

« II. – Pour l'application du 1° du I du présent article, le II de l'article 78-2-2 est applicable.

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

« III. – Pour l'application du 2° du I du présent article, le III de l'article 78-2-2 est applicable.

« Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le propriétaire du bagage peut être retenu pour

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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' » ;

3° (nouveau) **Supprimé**

Texte adopté par le Sénat

une durée qui ne peut excéder trente minutes. »

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Article 6 bis AA (nouveau)

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 :

« Art. L. 1632-2-1. – La transmission aux forces de l'ordre des images réalisées en vue de la protection des 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 l'article L. 251-4 du code de la sécurité intérieure qui apprécie la pertinence des garanties prévues et en demande, le cas échéant, le renforcement au représentant de l'État dans le département.

« 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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

Article 6 bis A (nouveau)

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.

Article 6 bis (nouveau)

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre I^{er} du titre IV du livre II de la deuxième partie est complété par des articles L. 2241-10 et L. 2241-11 ainsi rédigés :

« 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.

« 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.

« 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.

« Art. L. 2241-11. – 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

physiques, qui sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. »

« Les compétences dévolues au représentant de l'État dans le département par le présent article sont exercées dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ainsi que dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée de la région d'Île-de-France, par le préfet de police et dans le département des Bouches-du-Rhône par le préfet de police des Bouches-du-Rhône. »

Article 6 bis A

Supprimé

Article 6 bis

(Alinéa sans modification)

1° *(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 2241-10. – *(Alinéa sans modification)*

Alinéa supprimé

(Alinéa sans modification)

« Art. L. 2241-11. – *(Sans modification)*

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

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

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

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

Article 6 *ter* (nouveau)

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

« TITRE VI

« **Autres services internes de sécurité**

« 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.*

« *Le représentant de l'État dans le département conclut avec les autorités organisatrices de transports 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 œuvre pour les atteindre.* »

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.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU
TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

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

3° (*Sans modification*)

Article 6 *ter*

Supprimé

Article 6 *quinquies*

Supprimé

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES À LA POLICE DU
TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 7

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

« 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. »

Article 8

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

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

2° Le second alinéa est ainsi modifié :

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

Texte adopté par le Sénat

Article 7

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

L'article L. 2241-5 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 2241-5. – Les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 peuvent 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.

« Les agents mentionnés au premier alinéa 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.

« 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.

« 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. »

Article 8

(Alinéa sans modification)

1° *(Sans modification)*

2° *(Alinéa sans modification)*

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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

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

Article 8 bis (nouveau)

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

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

Article 8 ter (nouveau)

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

« L'ouverture ou l'annonce publique d'une souscription ayant pour objet de financer une transaction prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale est punie des mêmes peines. »

Article 9

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

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

« Les renseignements transmis ne peuvent être utilisés que dans le cadre de la procédure transactionnelle prévue au même article 529-4, en vue d'inviter le contrevenant à s'acquitter du versement de l'indemnité forfaitaire et des frais de dossier dans le délai imparti. Ils ne peuvent être communiqués à des tiers, hormis à l'autorité judiciaire, qui doit être informée au cas où une usurpation d'identité est avérée par ces échanges d'information.

« 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

Texte adopté par le Sénat

b) Supprimé

Article 8 bis

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

(Alinéa sans modification)

Article 8 ter

À l'article 40 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse, après le mot : « correctionnelle », sont insérés les mots : « ainsi qu'une transaction prévue à l'article 529-3 du code de procédure pénale ».

Article 9

I. – (Alinéa sans modification)

« 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 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 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.

« 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 est informée des cas d'usurpation d'identité détectés à l'occasion de ces échanges d'information.

« 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

Texte adopté par l'Assemblée nationale

d'avoir accès à ces renseignements, dont le nombre maximal est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des finances et des transports, sont spécialement désignés et habilités à cet effet par *l'exploitant*. Ils sont tenus au secret professionnel *sous les peines prévues à l'article 226-13 du code pénal*.

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

Alinéa supprimé

II. – Le chapitre III du titre II de la première partie du livre des procédures fiscales est ainsi modifié :

1° Le VII de la section II est complété par un 10° ainsi rédigé :

« 10° : Exploitants de transports publics ferroviaires, guidés ou routiers

« *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 *ou aux agents mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du même code* 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.

« Le secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que *les agents mentionnés au premier alinéa du présent article accèdent aux informations nécessaires à l'exercice, lorsqu'ils y contribuent, de la mission de recouvrement forcé des amendes forfaitaires majorées sanctionnant les contraventions mentionnées à l'article 529-3 du code de procédure pénale*. » ;

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 ».

Article 9 bis (nouveau)

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 ».

Texte adopté par le Sénat

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 la *personne morale*. Ils sont tenus au secret professionnel.

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées *par décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés*. »

Suppression maintenue de l'alinéa

II. – (*Alinéa sans modification*)

1° (*Alinéa sans modification*)

« 10° : (*Alinéa sans modification*)

« *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.

« Le secret professionnel ne fait pas obstacle à ce que *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 les informations nécessaires à l'exercice de cette mission*. » ;

2° (*Sans modification*)

Article 9 bis

Supprimé

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte adopté par le Sénat

Article 11 (nouveau)

Article 11

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

Supprimé

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

« A. – Par dérogation au 2° de l'article L. 8241-2 du code du travail, une convention-cadre passée entre la SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités précise les conditions de mise en œuvre de ce prêt. Cette convention-cadre définit notamment les cas de recours au prêt de main d'œuvre ainsi que les conditions dans lesquelles sont déterminés les salaires, les charges sociales et les frais professionnels 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 œuvre. »

Article 12 (nouveau)

Article 12

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

I. – (Sans modification)

« 6° Les agents de police municipale. »

« 6° (Sans modification)

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

II. – (Alinéa sans modification)

1° L'article L. 511-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

1° (Alinéa sans modification)

« Affectés par le maire à des missions de maintien du bon ordre au sein des transports publics de voyageurs, les agents de police municipale peuvent constater par procès-verbaux les infractions mentionnées à l'article L. 2241-1 du code des transports sur le territoire de la commune ou des communes formant un ensemble d'un seul

« Affectés par le maire à des missions de maintien du bon ordre au sein des transports publics de voyageurs, les agents de police municipale peuvent constater par procès-verbaux les infractions mentionnées à l'article L. 2241-1 du code des transports sur le territoire de la commune ou des communes formant un ensemble d'un

Texte adopté par l'Assemblée nationale

tenant dans les conditions définies à l'article L. 512-8, sans pouvoir excéder le ressort du tribunal auprès duquel ils ont prêté serment.

« 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. » ;

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

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

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

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

Article 13 (nouveau)

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

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

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

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

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– après le mot « public », sont insérés les mots : « , ainsi que toute personne qui refuse de se soumettre à

Texte adopté par le Sénat

seul tenant dans les conditions définies à l'article L. 512-1-1 du présent code, sans pouvoir excéder le ressort du tribunal auprès duquel ils ont prêté serment.

« 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 dans le respect *des conventions de coordination des interventions de la police municipale et des forces de sécurité de l'État prévues à section 2 du chapitre II du présent titre et* dans le respect du contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports collectifs. » ;

2° Après l'article L. 512-1, il est inséré un article L. 512-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 512-1-1. – 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 L. 511-1.

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Article 13

(Alinéa sans modification)

1° (Sans modification)

2° (Alinéa sans modification)

a) (Alinéa sans modification)

– après la première occurrence du mot : « public », sont insérés les mots : « , ainsi que toute personne qui refuse

Texte adopté par l'Assemblée nationale

l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité » ;

– les mots : « enjoinde 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 enjoinde par ces mêmes agents » ;

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 » ;

3° À l'article L. 2242-5, après les mots : « puni de », sont insérés les mots : « deux mois d'emprisonnement et de » ;

4° *Le chapitre II est complété par un article L. 2242-10 ainsi rédigé :*

« 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 :

« 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 ;

« 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.

« 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 particulières des lois régissant ces matières sont applicables pour déterminer les personnes responsables. »

TITRE III

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

(Division et intitulé nouveaux)

Texte adopté par le Sénat

de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité » ;

(Alinéa sans modification)

b) (Sans modification)

3° (Sans modification)

4° Supprimé

TITRE III

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

(Division et intitulé supprimés)

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Article 14 (nouveau)

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1632-1 est ainsi modifié :

a) *Après le mot : « délinquance », sont insérés les mots : « , des harcèlements et des violences à caractère sexiste » ;*

b) *Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :*

« Elles rendent compte chaque année de leurs actions de recensement, de prévention et de lutte contre les actes de harcèlement et de violences à caractère sexiste à l'encontre des personnels et des usagers des transports. » ;

2° L'article L. 2251-2 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'affectation d'un agent est également subordonnée au suivi d'une formation en matière de sécurité des personnes et des biens organisée par l'exploitant et conforme à un cahier des charges fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.

« Ce cahier des charges prévoit notamment un enseignement relatif à la prévention des violences et des atteintes à l'encontre des femmes dans les transports publics. »

Texte adopté par le Sénat

Article 14

Supprimé

TITRE IV

DISPOSITIONS RELATIVES À L'OUTRE-MER

(Division et intitulé nouveaux)

Article 15 (nouveau)

I. – Le 2° du I de l'article 1^{er} et les articles 3 bis, 6 et 8 ter sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

II. – Le 1° A du II de l'article 1^{er}, 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.

III. – L'article 12 est applicable en Polynésie française.

IV. – Le titre IV du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Après le 11° des articles L. 645-1 et L. 647-1, il est

Texte adopté par l'Assemblée nationale

—

Texte adopté par le Sénat

—

inséré un 11° bis ainsi rédigé :

« 11° bis Au 2° de l'article L. 632-1, après les mots : "activités mentionnées aux titres I^{er} et II", la fin de l'alinéa est supprimée ; »

2° Après le 12° de l'article L. 646-1, il est inséré un 12° bis ainsi rédigé :

« 12° bis Au 2° de l'article L. 632-1, après les mots : "activités mentionnées aux titres I^{er} et II" , la fin de l'alinéa est supprimée ; ».