

N° 235  
**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence du Sénat le 28 décembre 2023

**PROPOSITION DE LOI**

*(procédure accélérée)*

*relative au renforcement de la sûreté dans les transports,*

PRÉSENTÉE

Par M. Philippe TABAROT, Mme Marie-Do AESCHLIMANN, MM. Pascal ALLIZARD, Jean-Claude ANGLARS, Jean-Michel ARNAUD, Jean BACCI, Arnaud BAZIN, Bruno BELIN, Mmes Nadine BELLUROT, Catherine BELRHITI, Martine BERTHET, Annick BILLON, MM. Étienne BLANC, Jean-Baptiste BLANC, Michel BONNUS, Mme Alexandra BORCHIO FONTIMP, M. Jean-Marc BOYER, Mme Valérie BOYER, MM. Max BRISSON, Christian BRUYEN, Laurent BURGOA, Alain CADEC, Guislain CAMBIER, Christian CAMBON, Mme Agnès CANAYER, M. Vincent CAPO-CANELLAS, Mmes Marie-Claire CARRÈRE-GÉE, Anne CHAIN-LARCHÉ, MM. Patrick CHAIZE, Daniel CHASSEING, Alain CHATILLON, Patrick CHAUVET, Cédric CHEVALIER, Guillaume CHEVROLLIER, Édouard COURTIAL, Pierre CUYPERS, Mme Laure DARCOS, MM. Mathieu DARNAUD, Marc-Philippe DAUBRESSE, Mmes Marta de CIDRAC, Sonia de LA PROVÔTÉ, MM. Dominique de LEGGE, Louis-Jean de NICOLAÏ, Vincent DELAHAYE, Mmes Nathalie DELATTRE, Patricia DEMAS, MM. Stéphane DEMILLY, Franck DHERSIN, Mmes Catherine DI FOLCO, Sabine DREXLER, Catherine DUMAS, Françoise DUMONT, M. Laurent DUPLOMB, Mmes Dominique ESTROSI SASSONE, Jacqueline EUSTACHE-BRINIO, Agnès EVREN, MM. Daniel FARGEOT, Gilbert FAVREAU, Mme Isabelle FLORENNES, M. Christophe-André FRASSA, Mmes Laurence GARNIER, Françoise GATEL, M. Fabien GENET, Mmes Frédérique GERBAUD, Béatrice GOSSELIN, Sylvie GOY-CHAVENT, M. Jacques GROSPERRIN, Mme Pascale GRUNY, M. Daniel GUERET, Mme Christine HERZOG, MM. Jean HINGRAY, Alain HOUPERT, Jean-Raymond HUGONET, Mmes Corinne IMBERT, Lauriane JOSENDE, Else JOSEPH, MM. Roger KAROUTCHI, Khalifé KHALIFÉ, Christian KLINGER, Marc LAMÉNIE, Mme Florence LASSARADE, M. Michel LAUGIER, Mme Christine LAVARDE, MM. Ronan LE GLEUT, Antoine LEFÈVRE, Jean-Baptiste LEMOYNE, Henri LEROY, Pierre-Antoine LEVI, Jean-François LONGEOT, Mme Vivette LOPEZ, MM. Didier MANDELLI, Alain MARC, Hervé MARSEILLE, Pascal MARTIN, Hervé MAUREY, Thierry MEIGNEN, Franck MENONVILLE, Mme Marie MERCIER, M. Damien MICHALLET, Mme Brigitte MICOULEAU, MM. Alain MILON, Philippe MOULLER, Mme Laurence MULLER-BRONN, MM. Georges NATUREL, Claude NOUGEIN, Olivier PACCAUD, Jean-Jacques PANUNZI, Cyril PELLEVAL, Clément PERNOT, Cédric PERRIN, Mme Annick PETRUS, M. Stéphane PIEDNOIR, Mme Kristina PLUCHET, M. Rémy POINTEREAU, Mmes Sophie PRIMAS, Frédérique PUISSAT, MM. Jean-François RAPIN, André REICHARDT, Bruno RETAILLEAU, Hervé REYNAUD, Mme Marie-Pierre RICHER, MM. Olivier RIETMANN, Pierre Jean ROCHETTE, Bruno ROJOUAN, Mme Denise SAINT-PÉ, MM. Hugues SAURY, Stéphane SAUTAREL, Michel SAVIN, Mme Elsa SCHALCK, MM. Bruno SIDO, Jean SOL, Laurent SOMON, Francis SZPINER, Mmes Sylvie VALENTE LE HIR, Anne VENTALON, Sylvie VERMEILLET, MM. Cédric VIAL et Jean Pierre VOGEL,

Sénateurs et Sénatrices

*(Envoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

**Ces dernières années, le contexte de la sûreté dans les transports s'est profondément dégradé. Les terribles drames de l'attentat de la gare Saint-Charles en 2017 ou encore les attaques au couteau de la gare du Nord du mois de janvier 2023 le prouvent.**

En 2022, selon un rapport du service statistique ministériel de la sécurité intérieure (SSMSI), les services de police et de gendarmerie ont enregistré près de **124 570 personnes victimes de vols et de violences dans les transports en commun**, constatant une insécurité croissante s'exprimant de diverses manières, allant jusqu'à l'agression mortelle d'un chauffeur de bus à Bayonne en 2020.

La loi « Savary-Leroux » de 2016 a apporté un socle juridique à la prévention de l'insécurité dans les transports, renforcé par la suite au Sénat dans le cadre de l'examen du projet de loi « Sécurité globale ». Il reste néanmoins indispensable de conforter le continuum de sécurité par la coordination de l'ensemble des forces de sûreté, afin de répondre aux enjeux et aux défis de la violence, de l'insécurité et des incivilités à chaque moment et chaque étape de la vie dans l'espace public.

**Dans ce continuum de sécurité, la garantie de la sûreté des personnes et des biens dans les transports, ainsi que la protection des infrastructures de transports participent à l'attractivité des transports collectifs. Or, le report modal a un rôle clé à jouer dans la transition écologique de notre pays.**

Compte tenu de la **pluralité des environnements** (surface, souterrain, quais, gares...), des **caractéristiques singulières** des espaces accueillant les services de transports (confinés, issues nombreuses, interconnexions multiples...), des **différentes formes de criminalité** (pickpocket, harcèlement, violences, risques terroristes...) et **des flux importants d'usagers**, il apparaît indispensable de renforcer les prérogatives des forces de sécurité.

Il faut rappeler qu'outre un risque terroriste prégnant, s'ajoutent, pour nos forces de sécurité nationales et les agents de sûreté des opérateurs de transports, des défis inédits à venir pour notre pays, tels que l'accueil, en 2024, des Jeux Olympiques et Paralympiques.

Face à ces évolutions, les usagers interrogés expriment une nouvelle demande de sécurité à laquelle il faut répondre de manière concrète et efficace.

C'est pourquoi il est aujourd'hui nécessaire d'encourager une coopération encore plus étroite entre les forces de sécurité intérieure et le GPSR de la RATP et la SUGE de la SNCF, tout en accordant à ces derniers, l'ensemble des outils qui leur permettront d'assurer leurs missions face à l'accroissement de la violence et de la criminalité.

À ce titre, et afin de collaborer encore plus efficacement avec les forces régaliennes dans le cadre du continuum de sécurité, la présente proposition de loi propose l'adoption d'un certain nombre de mesures, nécessaires à la garantie d'une sécurité de haut niveau, dans le prolongement des lois Savary-Leroux et Sécurité Globale.

**Aussi, il est proposé de franchir une étape décisive dans le renforcement des prérogatives des forces de sécurité pour répondre aux manquements suivants :**

- Les attaques terroristes qui ont touché le monde ferroviaire montrent que le danger peut survenir de manière inattendue et que subordonner la réalisation de palpations préventives à une décision administrative préalable ne répond pas à la réalité du terrain.

- Le code des transports ne permet d'exclure des services de transport que les personnes présentes dans les emprises ou véhicules de transport ayant commis une infraction à la police du transport ou ayant refusé une mesure de sûreté. L'efficacité de ces dispositions en termes de prévention est donc limitée puisque les personnes qui, avant d'entrer en gare, présentent un comportement dangereux ou qui refusent de se soumettre à des contrôles de sûreté (inspection de bagage, palpations), ne peuvent pas être empêchées d'entrer.

- Actuellement, les agents du service interne de sécurité des opérateurs de transport ne peuvent assurer une mission sur la voie publique que si un ordre de mission spécifique, indiquant la date, la durée, le lieu et l'objet de la mission est préalablement porté à la connaissance des services de la police et des unités de la gendarmerie nationale territorialement compétents. Si cette procédure est parfaitement justifiée pour des

interventions programmées, elle est, en revanche, totalement inadaptée pour faire face à des événements imprévus aux abords immédiats de leur zone naturelle de compétence.

- Actuellement, les agents des services internes de sécurité de la SNCF ne peuvent pas sécuriser des véhicules routiers « longue distance » qui peuvent néanmoins constituer une offre complémentaire à l'offre ferroviaire et qui dès lors, devraient faire l'objet d'une protection identique afin de garantir le continuum de sécurité.

Aussi, la présente proposition de loi vise à répondre à ces difficultés.

**Le Chapitre I<sup>er</sup> vise à renforcer les pouvoirs des agents des services internes de sécurité des opérateurs de transports.** L'article 1<sup>er</sup> facilite les palpations de sécurité lorsqu'il existe des éléments objectifs laissant penser qu'une personne pourrait détenir des objets susceptibles de présenter un risque pour la sécurité des voyageurs. Ces mêmes objets pourront ainsi être retirés à l'occasion des palpations préventives ou des inspections visuelles de bagages. L'article 2 élargit le périmètre d'intervention des agents du service interne de sécurité des opérateurs de transports, aux abords immédiats des gares et emprises, lorsque le caractère inopiné ou urgent de la situation le justifie. L'article 3 crée une nouvelle interdiction d'entrée en gare. L'article 4 permet aux opérateurs ferroviaires, agissant en qualité d'opérateurs de sûreté, de recourir, de leur propre initiative, à des équipes cynotechniques. L'article 5 autorise les agents du service interne de sécurité de la SNCF à intervenir dans les services de transport routier interurbains dès lors que ces services sont interconnectés avec les services de transport ferroviaire.

**Le Chapitre II a pour objet de renforcer le continuum de sécurité afin d'améliorer la sécurisation de nos transports.** L'article 6 prévoit le libre accès des agents de la police municipale aux espaces et matériels roulants des transports de voyageurs. L'article 7 autorise les agents d'Île-de-France Mobilités dûment habilités, à visionner au sein de CCOS les images des systèmes de vidéoprotection déployés dans les réseaux de transport en commun dans les mêmes conditions que celles applicables aux agents de la SNCF et de la RATP.

**Le Chapitre III vise à sécuriser l'offre de transport grâce à la technologie qui est à notre disposition aujourd'hui.** L'article 8 vise la pérennisation de l'usage des caméras-piétons pour les agents de contrôle, à la suite de l'actuelle expérimentation dont le bilan est positif selon les opérateurs. L'article 9 vise à permettre le recours à des traitements algorithmiques pour améliorer les délais de réponses aux réquisitions

judiciaires. L'**article 10** vise à permettre la collecte et le traitement de données sensibles par les agents SUGE et RATP dans le seul cadre du traitement d'infractions flagrantes. L'**article 11** autorise les opérateurs de transport public de voyageurs à mettre en œuvre, dans un cadre légal restreint, un système de captation du son dans les matériels qu'ils exploitent.

**Le Chapitre IV prévoit de nouveaux dispositifs pénaux pour mieux réprimer les délits relatifs aux transports.** L'**article 12** crée un délit d'« incivilités d'habitude » visant à sanctionner plus sévèrement les contrevenants réguliers aussi bien aux règles tarifaires que de comportement, à bord et dans les espaces. L'**article 13** vise la création d'une interdiction de paraître spécifique aux réseaux de transport public. L'**article 14** qui vise à réprimer les oublis de bagages par négligence ayant des conséquences sur l'exploitation des trains et métros. L'**article 15** prévoit la création d'un délit de « bus et trainsurfing ».

**Le Chapitre V et l'article 16 prévoient la création d'un fichier administratif pour centraliser les auteurs d'infraction dans les transports,** notamment pour rendre effective l'interdiction de paraître créée à l'article 13 de la présente proposition de loi.

**Le Chapitre VI prévoit des mesures de sécurisation du recrutement et de l'affectation en lien avec les transports.** L'**article 17** prévoit de rendre automatique l'information de l'opérateur de transport lorsqu'un agent habilité au transport de voyageurs perd la totalité des points de son permis de conduire. L'**article 18** prévoit la simplification des procédures administratives requises lors du recrutement des agents de sûreté aéroportuaire tout en maintenant le même niveau de sûreté dans le contrôle des antécédents.

**Enfin, le Chapitre VII et l'article 19** permettent la simplification de la procédure de fiabilisation des données recueillies auprès des auteurs d'infractions.

## **Proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports**

### **CHAPITRE I<sup>ER</sup>**

#### **Renforcer les pouvoirs des agents des services internes de sécurité des opérateurs de transport**

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

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa de l'article L. 2251-9 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.
- ④ « Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou lorsqu'un périmètre de protection a été institué en application de l'article L. 226-1 du code de la sécurité intérieure, procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet. En l'absence d'arrêté instituant un périmètre de protection, ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.
- ⑤ « Si des éléments objectifs laissent à penser qu'une personne pourrait détenir des objets susceptibles de présenter un risque pour la sécurité des personnes ou des biens, les agents mentionnés à l'alinéa précédent peuvent procéder, avec le consentement exprès de la personne, à des palpations de sécurité en l'absence de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou de périmètre de protection. » ;

- ⑥ 2° Il est ajouté un article L. 2251-10 ainsi rédigé :
- ⑦ « *Art. L. 2251-10.* – Lorsque des objets autres que des armes qui, par leur nature, leur quantité ou l’insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gêner ou incommoder les voyageurs sont découverts à l’occasion des mesures de contrôles réalisées en application de l’article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure ou dans le cadre des missions de prévention des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, ces agents peuvent retirer lesdits objets avec le consentement de leur propriétaire.
- ⑧ « En cas de refus, les agents mentionnés au 5° du I de l’article L. 2241-1 du présent code peuvent mettre en œuvre les mesures prévues à l’article L. 2241-6. Il est rendu compte à l’officier de police judiciaire compétent de la saisie des objets mentionnés au premier alinéa du présent article.
- ⑨ « Les modalités d’application du présent article sont définies dans un décret en Conseil d’État. »

## Article 2

- ① Après l’article L. 2251-1-3 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-1-4 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2251-1-4.* – Pour assurer la mission prévue au deuxième alinéa de l’article L. 2251-1, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent, lorsque le caractère inopiné ou urgent de la situation le justifie, intervenir momentanément sur la voie publique, aux abords immédiats des emprises immobilières mentionnées aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2. »

## Article 3

- ① L’article L. 2241-6 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :
- ③ « Toute personne se trouvant au seuil des emprises des espaces, gares et stations gérés par l’exploitant qui trouble l’ordre public et dont le comportement est de nature à compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, ainsi que toute personne qui refuse de se soumettre à l’inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité peut se voir interdire par les agents mentionnés au I de l’article L. 2241-1 l’accès aux espaces, gares ou stations gérés par l’exploitant. » ;

- ④ 2° Au deuxième alinéa, les mots : « l'accès du véhicule ou le contraindre à en descendre ou à quitter sans délai les espaces, gares ou stations et, en tant que de besoin, requérir l'assistance de la force publique » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « d'accéder au véhicule ou aux espaces, gare ou stations, ou le contraindre à en descendre ou à en sortir. En tant que de besoin, ils peuvent requérir l'assistance de la force publique. »

#### **Article 4**

Au premier alinéa de l'article L. 1632-3 du code des transports, après le mot : « personnes », sont insérés les mots : « , la SNCF et autres opérateurs alternatifs ferroviaires agissant en qualité d'opérateurs de sûreté ».

#### **Article 5**

- ① L'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa, après le mot : « infrastructure, », sont insérés les mots : « des exploitants d'aménagements de transport public routier accueillant les services organisés en application du 2° de l'article L. 2121-3, » ;
- ③ 2° Le deuxième alinéa est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :
- ④ « Cette mission s'exerce :
- ⑤ « 1° Dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et des services de transport routier mentionnés au même 2°, et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés ;
- ⑥ « 2° Dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport routier interurbains interconnectés avec les services mentionnés au 1° du présent article, et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés. »

## CHAPITRE II

### **Renforcer le continuum de sécurité pour une meilleure sécurisation de nos transports**

#### **Article 6**

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 2241-1-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « Dans l'exercice de leurs missions de sécurisation des personnes et des biens dans les transports en commun de voyageurs par voie ferrée ou guidée, les agents de la police municipale accèdent librement aux espaces de transport et aux trains en circulation sur le territoire relevant de leur compétence. » ;
- ④ 2° Au premier alinéa de l'article L. 3116-1, la référence : « L. 2241-2 » est remplacée par la référence : « L. 2241-1-1 ».

#### **Article 7**

- ① L'article L. 1631-3 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;
- ③ 2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :
- ④ « II. – À ce titre, les agents des autorités organisatrices exerçant des missions relatives à la sûreté des transports peuvent être affectés au sein de salles d'information et de commandement relevant de l'État et, sous l'autorité et en présence des agents de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie nationale, visionner les images des systèmes de vidéoprotection transmises en temps réel dans ces salles depuis les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs ou leurs abords immédiats dans les conditions fixées aux II et III de l'article L. 2251-4-2. »

### CHAPITRE III

## Une sécurisation de l'offre de service par la technologie

### Article 8

- ① Après l'article L. 2241-6 du code des transports, il est inséré un article L. 2241-6-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2241-6-1.* – Dans l'exercice de leurs missions prévues à l'article L. 2241-1 et dans le cadre de la prévention des atteintes à l'ordre public, les agents assermentés mentionnés au 4° du I du même article L. 2241-1 peuvent procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.
- ③ « L'enregistrement n'est pas permanent.
- ④ « Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4°, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.
- ⑤ « Les caméras sont portées de façon apparente par les agents assermentés mentionnés audit 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les personnels auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.
- ⑥ « L'enregistrement 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.
- ⑦ « Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de trente jours.

- ⑧ « Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.
- ⑨ « Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. »

### Article 9

- ① Après l'article L. 2251-4-2 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-4-3 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2251-4-3. – I. –* Afin de permettre la réponse aux réquisitions mentionnées aux articles 60-1, 60-2, 77-1-1, 77-1-2, 99-3 et 99-4 du code de procédure pénale, et ayant pour objet la remise d'enregistrements issus d'un système de vidéoprotection d'un espace ou d'un véhicule de transport public de personnes dans lequel une infraction a été commise ou dans lequel serait susceptible de se trouver des personnes contre lesquelles il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elles ont commis ou tenté de commettre une infraction, les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent mettre en œuvre des logiciels de traitement de données non biométriques destinées à faciliter la sélection et l'exportation des images requises vers le service requérant.
- ③ « II. – Les données exploitées par les logiciels prévus au présent article ne peuvent provenir que des systèmes de vidéoprotection des espaces et véhicules de transport public de personnes, autorisés conformément à l'article L. 252-1 du code de la sécurité intérieure.
- ④ « III. – Les données à caractère personnel traitées par les logiciels prévus au présent article sont limitées aux seules informations mentionnées au sein des réquisitions judiciaires, et sont supprimées après l'exportation des images requises auprès du service requérant. Elles sont traitées sous le contrôle d'un agent de police judiciaire présent au sein du centre de traitement des enregistrements de vidéoprotection.
- ⑤ « IV. – Les logiciels prévus au présent article ne peuvent en aucun cas être utilisés pour une autre finalité que celle définie à l'article 230-34-1 du code de procédure pénale, à l'exception du traitement de l'exercice du droit d'accès prévu à l'article 49 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

- ⑥ « V. – Les logiciels prévus au présent article sont mis en œuvre après consultation préalable de la Commission nationale de l’informatique et des libertés conformément à l’article 63 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée.
- ⑦ « Le droit d’opposition prévu à l’article 56 de la même loi n’est pas applicable aux traitements prévus au présent article. »

### **Article 10**

- ① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2251-11 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2251-11.* – Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont autorisés à collecter et traiter des données sensibles, à l’exception des données génétiques, biométriques, ou concernant la vie sexuelle ou l’orientation sexuelle d’une personne physique, conformément à l’article 88 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l’informatique, aux fichiers et aux libertés. Ce traitement est mis en œuvre après avis de la Commission nationale de l’informatique et des libertés.
- ③ « Ces données sont collectées pour les seuls besoins de leur mission de prévention prévue au deuxième alinéa de l’article L. 2251-1 du présent code, dans la mesure où ces données sont strictement nécessaires à la poursuite de cette mission, en interface avec les services de police et de gendarmerie, dans le cadre du traitement d’infractions flagrantes punies d’une peine d’emprisonnement, et pour la durée strictement limitée au traitement en temps réel du fait de sûreté pour lequel les données sont collectées. La durée de conservation de ces données sensibles ne saurait excéder 24 heures à compter de leur collecte.
- ④ « Ces données peuvent être transmises aux services de police et de gendarmerie.
- ⑤ « Ces données sensibles ne peuvent faire l’objet d’aucun traitement statistique. »

## Article 11

① Après la section 1 du chapitre II du titre III du livre VI de la première partie du code des transports, est insérée une section 1 *bis* ainsi rédigée :

② « Section 1 bis

③ « ***Transmission et enregistrement du son***

④ « *Art. L. 1632-2-1.* – Les opérateurs de transport public de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre, un système consistant en la captation, la transmission et l’enregistrement du son dans les matériels roulants qu’ils exploitent.

⑤ « La captation et l’enregistrement du son ne sont pas permanents et sont accompagnés d’une annonce sonore annonçant le début de la captation et de l’enregistrement du son.

⑥ « Les traitements prévus au présent article ont exclusivement pour finalité d’assurer :

⑦ « 1° La compréhension et le traitement des incidents ou atteintes affectant la sécurité des personnes présentes dans les matériels roulants ;

⑧ « 2° Le secours aux personnes ;

⑨ « 3° L’analyse des accidents et incidents liés à l’exploitation des matériels roulants.

⑩ « L’accès en temps réel, par le poste de contrôle et de commandement de l’opérateur de transport ou des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, aux données sonores captées n’est autorisé que pour communiquer en temps réel avec les voyageurs et les personnels en cas de déclenchement d’alarme, afin de permettre une levée de doute.

⑪ « La consultation des enregistrements sonores, par les agents de l’opérateur de transport et des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens individuellement désignés et dûment habilités par le représentant de l’État dans le département, ne sera possible que dans le cadre d’une réponse à une réquisition judiciaire ou dans le cadre d’une enquête technique définie aux deux premiers alinéas de l’article L. 1621-2.

- ⑫ « Les enregistrements comportant des données à caractère personnel, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, ou d'une enquête technique prévue au même article L. 1621-2, sont effacés au bout de trente jours.
- ⑬ « Ces enregistrements sont soumis, selon les finalités, à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ainsi qu'au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).
- ⑭ « Le public est informé, par une signalétique spécifique, de l'équipement du moyen de transport d'un système de sonorisation. Une information générale du public sur l'emploi de ces systèmes est organisée par l'opérateur de transport.
- ⑮ « Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ce décret précise, les modalités d'exercice de leurs droits par les personnes concernées, ainsi que les mesures techniques mises en œuvre pour garantir la sécurité des enregistrements et assurer la traçabilité des accès aux enregistrements sonores. »

## CHAPITRE IV

### **De nouveaux dispositifs pénaux pour mieux réprimer les délits relatifs aux transports**

#### **Article 12**

- ① L'article L. 2242-6 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) Le mot : « voyager » est remplacé par le mot : « contrevenir » ;
- ④ b) Après le mot : « habituelle, », la fin est ainsi rédigée : « aux articles R. 2241-8 à R. 2241-32. » ;
- ⑤ 2° Au deuxième alinéa, les mots : « avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété » sont remplacés par les mots : « des infractions aux dispositions mentionnées au premier alinéa ».

### Article 13

① I. – Après le chapitre III du titre III du livre VI de la première partie du code des transports, il est inséré un chapitre III *bis* ainsi rédigé :

② « CHAPITRE III BIS

③ « *Des peines complémentaires*

④ « *Art. L. 1633-3.* – Lorsque les faits ont été commis dans un véhicule affecté au transport collectif de voyageurs ou dans un lieu destiné à l'accès à un moyen de transport collectif de voyageurs, les personnes déclarées coupables soit d'un crime, soit des délits prévus aux articles 222-11 à 222-13, 222-22 à 222-22-2, 222-32, 222-33, 311-1 à 311-6, 312-1 et 312-2 du code pénal, ainsi qu'aux articles 24, 29 et 32 de la loi du 29 juillet 1881, encourent également la peine complémentaire d'interdiction, pour une durée de trois ans au plus, de paraître dans tout ou partie d'un ou plusieurs réseaux de transport public déterminés par la juridiction ou dans les lieux permettant l'accès à ces réseaux.

⑤ « La peine est prononcée en tenant compte du respect de la vie privée, professionnelle et familiale de la personne condamnée. Elle peut être suspendue ou fractionnée en application du troisième alinéa de l'article 708 du code de procédure pénale.

⑥ « Lorsque l'interdiction de paraître accompagne une peine privative de liberté sans sursis, elle s'applique à compter du jour où la privation de liberté a pris fin.

⑦ « La violation de cette interdiction est punie des peines prévues à l'article 434-41 du code pénal.

⑧ « Les modalités de la communication de cette interdiction sont déterminées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. »

⑨ II. – Le 13° de l'article 230-19 du code de procédure pénale est ainsi rétabli :

⑩ « 13° L'interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public prononcée en application de l'article L. 1633-3 du code des transports ; ».

⑪ III. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de la justice pénale des mineurs est complété par un article L. 121-8 ainsi rédigé :

⑫ « *Art. L. 121-8.* – La peine prévue à l'article L. 1633-3 du code des transports est applicable aux mineurs de plus de seize ans. Sa durée ne peut excéder un an. »

#### **Article 14**

① Après l'article L. 2242-4 du code des transports, il est inséré un article L. 2242-4-1 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 2242-4-1.* – Est puni de 3 750 € d'amende le fait d'abandonner par imprudence, inattention ou négligence, des matériaux ou objets engendrant la mise en œuvre d'un périmètre de sécurité défini par les forces de sécurité intérieure ou d'un périmètre de précaution mis en place par l'opérateur de transport et ayant pour conséquence directe d'entraver la circulation des trains.

③ « L'action publique peut être éteinte, y compris en cas de récidive, dans les conditions prévues aux articles 495-17 à 495-25 du code de procédure pénale, par le versement d'une amende forfaitaire d'un montant de 300 €. Le montant de l'amende forfaitaire minorée est de 250 € et le montant de l'amende forfaitaire majorée est de 600 €.

④ « Les dispositions des articles 495-20 et 495-21 du même code relatives à l'exigence d'une consignation préalable à la contestation de l'amende forfaitaire ne sont pas applicables. »

#### **Article 15**

① Le code des transports est ainsi modifié :

② 1° Après le 9° de l'article L. 2242-4, il est inséré un 10° ainsi rédigé :

③ « 10° De monter ou de s'installer sur un véhicule de transport, de l'utiliser comme engin de remorquage, de se maintenir sur les marchepieds ou à l'extérieur du véhicule pendant la marche sans autorisation. » ;

④ 2° À l'article L. 3116-3, les mots : « 2° et 5° » sont remplacés par les mots : « 2°, 5° et 10° ».

## CHAPITRE V

### **Création d'un fichier administratif pour centraliser les auteurs d'infractions dans les transports**

#### **Article 16**

① Le titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

② « *CHAPITRE III*

③ « *Du fichier des auteurs d'infractions dans les transports*

④ « *Section 1*

⑤ « *Finalités du traitement*

⑥ « *Art. L. 2243-1.* – Est autorisée la création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé fichier des auteurs d'infractions dans les transports, relevant du ministre chargé des transports.

⑦ « Ce traitement a pour finalités :

⑧ « 1° De permettre la constatation d'une violation, par l'auteur d'une infraction commise dans un espace ou un véhicule de transport ferroviaire, guidé ou routier de personnes, de l'interdiction de paraître dans tout ou partie d'un ou plusieurs réseaux de transport public, prononcée en application de l'article 138 du code de procédure pénale, du 5° de l'article L. 112-2 du code de la justice pénale des mineurs, de l'article 131-31 du code pénal ou de l'article L. 1633-3 du code des transports ;

⑨ « 2° De permettre la constatation du délit prévu à l'article L. 2242-5 du présent code.

⑩ « *Section 2*

⑪ « *Données enregistrées dans le traitement*

⑫ « *Art. L. 2243-2.* – I. – Sont inscrites dans le fichier les personnes condamnées pour le délit prévu à l'article L. 2242-5 du présent code et les personnes faisant l'objet d'une mesure d'interdiction de paraître dans tout ou partie d'un ou plusieurs réseaux de transport public, prononcée en application de l'article 138 du code de procédure pénale, du 5° de l'article L. 112-2 du code de la justice pénale des mineurs, de l'article 131-31 du code pénal ou de l'article L. 1633-3 du code des transports.

⑬ « II. – Pour chaque personne inscrite dans le traitement, donnent lieu à enregistrement les données à caractère personnel suivantes :

⑭ « 1° État civil ;

⑮ « 2° Adresse du domicile ;

⑯ « 3° Date et nature de l’infraction commise dans les lieux mentionnés au 1° de l’article L. 2243-1 du présent code ;

⑰ « 4° Décision judiciaire ayant justifié l’inscription.

⑱ « *Section 3*

⑲ « *Accès aux données*

⑳ « *Art. L. 2243-3.* – Peuvent seuls avoir accès aux informations enregistrées dans le fichier, dans le cadre de leurs attributions légales et pour les besoins exclusifs des missions qui leur sont confiées :

㉑ « 1° Les personnels spécialement habilités et individuellement désignés de la police et de la gendarmerie nationales ;

㉒ « 2° Les autorités judiciaires ;

㉓ « 3° Les agents des douanes spécialement habilités et individuellement désignés ;

㉔ « 4° Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et les agents assermentés et agréés des services internes de sécurité des exploitants de services de transport créés en application de l’article L. 1631-2 du présent code, individuellement désignés et dûment habilités par le représentant de l’État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police et par le responsable du service interne concerné.

㉕ « *Section 4*

㉖ « *Conservation des données*

㉗ « *Art. L. 2243-4.* – Les données mentionnées au II de l’article L. 2243-2 sont conservées :

㉘ « 1° Six ans pour les délits commis dans les lieux mentionnés au 1° de l’article L. 2243-1 du présent code ;

㉙ « 2° Vingt ans pour les crimes commis dans les lieux mentionnés au même 1°.

- ③⑩ « Lorsque la personne exécute une peine privative de liberté sans sursis en application de la condamnation entraînant l'inscription, ces délais ne commencent à courir qu'à compter de sa libération.
- ③⑪ « Les mentions résultant d'une interdiction de paraître prononcée en application de l'article 138 du code de procédure pénale ou du 5° de l'article L. 112-2 du code de la justice pénale des mineurs sont retirées du fichier en cas de décision définitive de non-lieu, de relaxe ou d'acquittement.
- ③⑫ « *Section 5*
- ③⑬ « *Droit d'accès, de rectification et d'opposition*
- ③⑭ « *Art. L. 2243-5.* – Les droits d'accès et de rectification s'exercent dans les conditions prévues aux articles 105 et 106 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.
- ③⑮ « *Art. L. 2243-6.* – Le droit d'opposition prévu à l'article 110 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ne s'applique pas à ce traitement. »

## CHAPITRE VI

### **Mesures relatives à la sécurisation du recrutement et de l'affectation en lien avec les transports**

#### **Article 17**

Le 11° de l'article L. 225-5 du code de la route est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsque le permis de conduire d'une personne employée comme conducteur de véhicule à moteur fait l'objet d'une mesure administrative dûment notifiée ou d'une décision judiciaire à caractère définitif portant suspension, annulation ou interdiction de délivrance d'un permis de conduire, cette information est portée directement à la connaissance de l'entreprise de transport public qui l'emploie, sans qu'une demande préalable soit nécessaire. »

#### **Article 18**

- ① L'article L. 6342-4 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Les première et deuxième phrases du second alinéa du II sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « Ces agents ne procèdent à la fouille des bagages à main et des autres objets transportés qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sûreté qu'avec le consentement de la personne. » ;

- ③ 2° Le IV est abrogé.

## CHAPITRE VII

### **Mesures relatives au renforcement de la lutte contre la fraude dans les transports**

#### **Article 19**

- ① I. – Au premier alinéa de l'article L. 2241-2-1 du code des transports, après le mot : « pénale, », sont insérés les mots : « les agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports et » et les mots : « même code » sont remplacés par les mots : « code de procédure pénale ».
- ② II. – Le deuxième alinéa de l'article L. 166 F du livre des procédures fiscales est ainsi modifié :
- ③ 1° Après le mot : « transmette », sont insérés les mots : « aux agents mentionnés aux 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports et » ;
- ④ 2° Les mots : « au même article 529-4 » sont remplacés par les mots : « à l'article 529-4 du code de procédure pénale » ;
- ⑤ 3° À la fin, les mots : « nécessaires à l'exercice de cette mission » sont remplacés par les mots : « mentionnées au premier alinéa du présent article ».