

N° 318

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence du Sénat le 7 février 2024

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale (1) sur la proposition de loi relative au **renforcement** de la **sûreté** dans les **transports**,*

Par Mme Nadine BELLUROT,

Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. François-Noël Buffet, *président* ; M. Christophe-André Frassa, Mme Marie-Pierre de La Gontrie, MM. Marc-Philippe Daubresse, Jérôme Durain, Philippe Bonnacarrère, Thani Mohamed Soilihi, Mme Cécile Cukierman, MM. Dany Wattebled, Guy Benarroche, Mme Nathalie Delattre, *vice-présidents* ; Mmes Agnès Canayer, Muriel Jourda, M. André Reichardt, Mme Isabelle Florennes, *secrétaires* ; MM. Jean-Michel Arnaud, Philippe Bas, Mme Nadine Bellurot, MM. Olivier Bitz, François Bonhomme, Hussein Bourgi, Ian Brossat, Christophe Chaillou, Mathieu Darnaud, Mmes Catherine Di Folco, Françoise Dumont, Jacqueline Eustache-Brinio, Françoise Gatel, Laurence Harribey, Lauriane Josende, MM. Éric Kerrouche, Henri Leroy, Stéphane Le Rudulier, Mme Audrey Linkenheld, MM. Alain Marc, Hervé Marseille, Michel Masset, Mmes Marie Mercier, Corinne Narassiguin, M. Paul Toussaint Parigi, Mme Olivia Richard, M. Pierre-Alain Roiron, Mmes Elsa Schalck, Patricia Schillinger, M. Francis Szpiner, Mmes Lana Tetuanui, Dominique Vérien, M. Louis Vogel, Mme Mélanie Vogel.

Voir les numéros :

Sénat : 235, 313 et 319 (2023-2024)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	7
I. LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS : DES LIEUX VULNÉRABLES ET EXPOSÉS À DES RISQUES SÉCURITAIRES MULTIPLES.....	7
A. DES LIEUX VULNÉRABLES ET EXPOSÉS À DES RISQUES SÉCURITAIRES MULTIPLES	7
B. UN CADRE JURIDIQUE D'INTERVENTION DES AGENTS DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS TROP CONTRAIGNANT ET DES DISPOSITIFS RÉPRESSIFS PEU EFFICACES	8
II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI ENTEND SIGNIFICATIVEMENT ÉTOFFER L'ARSENAL DES OUTILS DE PRÉVENTION ET DE SANCTION DES ATTEINTES À LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS	9
III. LA POSITION DE LA COMMISSION: AMÉLIORER LES MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS SANS NUIRE À LA COHÉRENCE DU CONTINUUM DE SÉCURITÉ.....	11
A. LE RENFORCEMENT BIENVENU DE L'ARSENAL PÉNAL ET DES PRÉROGATIVES DES ACTEURS DU CONTINUUM DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS	11
B. DOTER LES ACTEURS DU CONTINUUM DE SÉCURITÉ DES MOYENS INDISPENSABLES À UNE ACTION EFFICACE ET PROPORTIONNÉE CONTRE L'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS.....	12
1. <i>La suppression de dispositifs dont les gains opérationnels escomptés n'ont pu être clairement établis.....</i>	<i>12</i>
2. <i>Des ajustements nécessaires pour garantir la sécurité juridique et l'opérationnalité des dispositifs proposés.....</i>	<i>13</i>
3. <i>Des mesures additionnelles permettant de compléter utilement la proposition de loi</i>	<i>14</i>
EXAMEN DES ARTICLES	15
CHAPITRE I^{ER} RENFORCER LES POUVOIRS DES AGENTS DES SERVICES INTERNES DE SÉCURITÉ DES OPÉRATEURS DE TRANSPORT.....	15
• Article 1^{er} Extension des prérogatives des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP en matière de palpations et de saisies	15
• Article 2 Faculté pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP d'intervenir sur la voie publique	20
• Article 3 Interdiction d'entrée des emprises des espaces, gares et stations	23
• Article 4 Conditions du recours aux équipes cynotechniques par les opérateurs de sûreté dans les transports.....	26
• Article 5 Extension des compétences de la Suge aux transports routiers dits « de substitution »	28

CHAPITRE II RENFORCER LE CONTINUUM DE SÉCURITÉ POUR UNE MEILLEURE SÉCURISATION DE NOS TRANSPORTS.....	31
• <i>Article 6</i> Libre accès des agents de la police municipale aux espaces et aux véhicules de transport	31
• <i>Article 7</i> Affectation des agents en charge de la sûreté des autorités organisatrices de la mobilité au sein de salles d'information et de commandement relevant de l'État	33
CHAPITRE III UNE SÉCURISATION DE L'OFFRE DE SERVICE PAR LA TECHNOLOGIE.....	37
• <i>Article 8</i> Pérennisation de la faculté pour les agents de contrôle de faire usage de caméras-piétons.....	37
• <i>Article 8 bis (nouveau)</i> Expérimentation d'une faculté pour les conducteurs d'autobus et d'autocars de faire usage de caméras-piétons	42
• <i>Article 8 ter (nouveau)</i> Numéro d'alerte unique pour les usagers des services publics de transport ferroviaire.....	43
• <i>Article 9</i> Utilisation de logiciels d'intelligence artificielle par le GPSR et la Suge pour assurer le traitement des réquisitions judiciaires	45
• <i>Article 10 (Supprimé)</i> Traitement et collecte de certaines données sensibles en cas de flagrance par la Suge et le GPSR.....	48
• <i>Article 11 (Supprimé)</i> Captation et enregistrement du son dans les véhicules roulants de transport collectif.....	50
CHAPITRE IV DE NOUVEAUX DISPOSITIFS PÉNAUX POUR MIEUX RÉPRIMER LES DÉLITS RELATIFS AUX TRANSPORTS.....	53
• <i>Article 12</i> Création d'un délit « d'incivilité d'habitude ».....	53
• <i>Article 13</i> Création d'une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun	60
• <i>Article 14</i> Délictualisation de l'oubli par négligence d'objets et de bagages dans les transports en commun	63
• <i>Article 15</i> Création d'un délit de « bus-surfing » et de « train-surfing ».....	65
CHAPITRE V CRÉATION D'UN FICHER ADMINISTRATIF POUR CENTRALISER LES AUTEURS D'INFRACTIONS DANS LES TRANSPORTS	67
• <i>Article 16</i> Création d'un fichier au bénéfice des agents de la Suge et du GPSR réunissant les données des contrevenants à la police des transports.....	67
CHAPITRE VI MESURES RELATIVES À LA SÉCURISATION DU RECRUTEMENT ET DE L'AFFECTATION EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS.....	69
• <i>Article 17</i> Communication automatique aux opérateurs de transport public routier de la perte de permis de conduire d'un conducteur	69
• <i>Article 18</i> Simplification des procédures administratives de recrutement des agents de sûreté aéroportuaire.....	71
CHAPITRE VII MESURES RELATIVES AU RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS.....	73
• <i>Article 19</i> Extension du droit de communication de données fiscales des agents des transports publics.....	73
EXAMEN EN COMMISSION.....	81

RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 BIS DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »).....	101
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES	103
LA LOI EN CONSTRUCTION	105

L'ESSENTIEL

Déposée le 28 décembre 2023 par Philippe Tabarot, en réponse aux récentes attaques à l'arme blanche dans les gares de Marseille Saint-Charles et de Paris gare du Nord, la proposition de loi a pour principal objectif, dans un contexte de persistance de risques sécuritaires très élevée dans les espaces de transports collectifs, de **combler plusieurs lacunes de la législation pénale en vigueur et d'octroyer aux agents des services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF les moyens administratifs, judiciaires et opérationnels indispensables à la sécurisation efficace de tels lieux.**

Bien que l'arsenal législatif en la matière ait été régulièrement complété au cours des dix dernières années, la commission des lois a considéré, suivant les conclusions du rapporteur, que ce texte – fruit d'une réflexion approfondie nourrie des observations et propositions des acteurs de terrain – **complétait utilement les prérogatives des acteurs du continuum de sécurité dans les transports et adaptait l'arsenal pénal aux nouveaux modes opératoires des contrevenants.**

Approuvant l'économie générale du texte, la commission a adopté 23 amendements de la rapporteure et du rapporteur pour avis visant, d'une part, à **garantir la sécurité juridique et l'opérationnalité des dispositifs** et, d'autre part, à **compléter la proposition de loi par des mesures attendues par les acteurs de terrain pour garantir l'efficacité de leur action** et s'adapter aux évolutions récentes du contexte sécuritaire au sein des transports en commun.

I. LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS : DES LIEUX VULNÉRABLES ET EXPOSÉS À DES RISQUES SÉCURITAIRES MULTIPLES

A. DES LIEUX VULNÉRABLES ET EXPOSÉS À DES RISQUES SÉCURITAIRES MULTIPLES

Les gares ferroviaires, les stations de métro et de bus, les réseaux ferrés ainsi que les véhicules de transport sont, par nature, **vulnérables à différentes menaces existantes et identifiées** : la menace terroriste, les violences sexuelles et sexistes, les atteintes aux biens et aux personnes. Ainsi, les gares, lieux de passages ouverts, avec de multiples accès et concentrant une forte densité de population, comme les matériels roulants, espaces confinés et facilement accessibles une fois à quai, sont exposées à des **risques de sûreté majeurs.**

En raison de la pluralité des environnements et des fragilités structurelles des transports, les transports collectifs de voyageurs affichent un lourd passif, parfois très médiatisé, quant à leur insécurité, en comparaison d'autres lieux publics tels que les aéroports ou la voie publique.

Ainsi, pour la seule année 2023, selon les données publiées par le ministère de l'intérieur, **le nombre de victimes de vols et violences comptabilisées dans les transports en commun s'élèverait à 111 531. Si les vols sans violence restent de loin les plus nombreux¹, les cas de violences n'en demeurent pas moins fréquents**, puisque sont comptabilisées pour 2023 6 416 victimes de vols violents, 7 620 victimes d'actes de coups et blessures volontaires et 2 407 victimes de violences sexistes et sexuelles. À quelques mois des Jeux Olympiques et Paralympiques, la situation s'avère particulièrement préoccupante en Île-de-France, où 68 799 victimes ont été comptabilisées en 2023, soit 62 % du total.

En plus des atteintes aux personnes, **les opérateurs de transport constatent que les contrevenants adoptent des comportements dont la dangerosité est particulièrement marquée**. Ainsi, pour l'année 2023, 1 342 personnes ont été signalées pour port et transport illégal d'armes sur les seuls réseaux de la SNCF.

B. UN CADRE JURIDIQUE D'INTERVENTION DES AGENTS DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS TROP CONTRAIGNANT ET DES DISPOSITIFS RÉPRESSIFS PEU EFFICACES

Le récent incident dramatique à la gare de Lyon à Paris a, sans être particulièrement inédit, mis en **lumière la prégnance des menaces sécuritaires pesant sur les transports en commun ainsi que la nécessité de disposer de services internes de sécurité particulièrement formés à des interventions dans ces lieux spécifiques** et disposant d'un cadre d'intervention adapté aux modes opératoires des contrevenants en pareils lieux.

La Suge et le GPSR : deux services internes de sécurité aux compétences particulières

L'article L. 2251-1 du code des transports autorise deux opérateurs de transport - la SNCF et la RATP - à disposer de « services internes de sécurité ». « Chargés, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service », la « surêté générale » dite Suge et le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR) ont respectivement été créés en 1937 et 1989.

Ces services historiques de deux des opérateurs de transports se sont vus confier, au gré des évolutions législatives, des prérogatives spécifiques, les plaçant au sein du *continuum* de sécurité dans une position particulière par rapport aux autres agents de sécurité privée. Ainsi, ils peuvent, dans des conditions limitativement énumérées, procéder à des fouilles de bagages, des palpations de sécurité, intervenir à l'extérieur des emprises immobilières de l'exploitant, porter des armes de poing et létales, faire usage de « caméras-piétons », ou encore visionner des images au sein du centre de coordination opérationnelle de sécurité (CCOS) de la Préfecture de police

¹ 90 889 cas recensés, soit 81 % des victimes de vols et violences dans les transports et 15 % des victimes de vols sans violences tous lieux confondus.

D'un constat partagé avec l'ensemble des acteurs auditionnés, le **cadre juridique d'intervention des agents des services internes de sécurité dans les transports et les dispositifs répressifs existants souffrent aujourd'hui de deux principaux écueils obérant leur efficacité :**

- en premier lieu, **les moyens juridiques actuels de répression des infractions commises dans les transports existants ne sont plus adaptés aux évolutions des modes opératoires des contrevenants.**

À titre d'exemple, des nouvelles pratiques visant, notamment par défi lancé sur les réseaux sociaux, à monter sur le toit d'un véhicule de transport en état de marche, sont particulièrement mal appréhendées par l'arsenal pénal actuel. De façon analogue, l'oubli, y compris involontaire, de bagages ou d'objets est un phénomène dont la croissance interroge quant à la responsabilisation des voyageurs et usagers des services de transports collectifs tant il perturbe la circulation des véhicules et est coûteux.

- en second lieu, **les prérogatives des agents de la Suge et de la RATP sont parfois particulièrement limitées et pâtissent d'un cadre très restrictif pouvant être, par lui-même, source de difficultés opérationnelles.** Il en va ainsi de la compétence géographique de ces agents qui, parce qu'elle se cantonne à la constatation et à la poursuite d'infractions sur les seules emprises immobilières et véhicules de transport, peut être source de difficultés dès lors qu'un contrevenant, pris en flagrance, peut échapper à toute poursuite par le simple fait de sortir des emprises ou des véhicules.

Enfin, à titre plus subsidiaire, les difficultés existant de longue date quant à **l'identification des voyageurs et à la fluidification de certaines procédures** soit de recrutement et d'accréditation, soit d'obtention d'arrêtés préfectoraux départementaux nécessaires à l'exercice de certaines prérogatives participent de la vulnérabilité des réseaux de transports et limitent l'efficacité des dispositifs existants.

II. UNE PROPOSITION DE LOI QUI ENTEND SIGNIFICATIVEMENT ÉTOFFER L'ARSENAL DES OUTILS DE PRÉVENTION ET DE SANCTION DES ATTEINTES À LA SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS

Forte de ces constats, la **proposition de loi déposée par Philippe Tabarot** et plusieurs de ses collègues le 28 décembre 2023 a pour principal objectif **d'apporter des réponses concrètes et opérationnelles** pour renforcer la sûreté dans les transports.

En premier lieu, elle entend **conférer de nouvelles prérogatives aux agents de la Suge et du GPSR**, en particulier :

- la faculté de recourir à des palpations « préventives » inopinées, de procéder à des saisies d'objets dangereux et d'interdire l'accès aux emprises immobilières des opérateurs de transports ;

- l'extension du périmètre d'intervention de ces agents en dehors des emprises et véhicules de transport ;

- des mesures spécifiques à la Suge, pour lui permettre de recourir à des équipes cynotechniques de sa propre initiative et d'intervenir dans les services de transport interurbains connectés avec les services ferroviaires.

En second lieu, la proposition de loi vise à **renforcer le continuum de sécurité entre les polices nationale et municipale, la gendarmerie et les services internes des opérateurs de transport**, en permettant aux agents de la police municipale d'accéder aux espaces et véhicules de transport sans accord préalable du maire, et en autorisant certains agents d'Île-de-France Mobilités (IDFM) à accéder au CCOS.

En troisième lieu, la proposition de loi prévoit diverses mesures permettant de renforcer les **moyens technologiques** utilisés par les services de sûreté et **des données susceptibles d'être collectées** dans le cadre de leurs missions, avec notamment :

- la pérennisation de l'expérimentation permettant l'usage des caméras-piétons par les agents de contrôle des services de transports ;

- l'autorisation de déployer des **traitements algorithmiques pour sélectionner et exporter les images réquisitionnées judiciairement** ;

- **l'autorisation, pour les agents de la Suge et du GPSR, de collecter** certaines données sensibles dans le cadre du traitement d'infractions flagrantes ;

- le déploiement d'un système de captation du son dans les véhicules ferroviaires ;

- la création d'un fichier administratif au bénéfice des agents des services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF pour centraliser les informations des auteurs d'infraction dans les transports.

En quatrième lieu, le texte déposé tend à **étouffer l'arsenal pénal pour mieux réprimer les infractions commises dans les transports en :**

- instituant deux **nouveaux délits** : le premier, pénalisant les oublis de bagages involontaires ayant des conséquences sur l'exploitation des réseaux et le second, sanctionnant les pratiques dites de *bus* ou *trainsurfing*, qui correspondent à l'utilisation détournée des véhicules de transport public de personnes ;

- élargissant le champ du délit d'« incivilité d'habitude » - aujourd'hui applicable en matière tarifaire - aux infractions comportementales au sein des réseaux de transports ;

- créant une **peine complémentaire** d'interdiction de paraître dans les transports en commun en cas de commission d'une infraction dans ces mêmes lieux.

- la création d'un nouveau droit de communication de données fiscales par les agents de contrôle et de sûreté pour fiabiliser le recouvrement des amendes.

Enfin, la proposition de loi porte des **mesures de simplification des procédures de recrutement et d'affectation des agents des services de sûreté**, en prévoyant de rendre automatique l'information de l'opérateur de transport lorsqu'un conducteur voit son permis de conduire annulé, suspendu, ou est condamné à une interdiction de délivrance, ainsi que des procédures de recrutement des agents de sûreté aéroportuaire.

III. LA POSITION DE LA COMMISSION : AMÉLIORER LES MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS SANS NUIRE À LA COHÉRENCE DU CONTINUUM DE SÉCURITÉ

A. LE RENFORCEMENT BIENVENU DE L'ARSENAL PÉNAL ET DES PRÉROGATIVES DES ACTEURS DU CONTINUUM DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

Bien que les moyens de lutte contre la fraude et la menace terroriste dans les transports aient été régulièrement complétés au cours des dernières années, la rapporteure est convaincue, d'un constat partagé avec l'ensemble des acteurs des transports auditionnés, **de la nécessité d'apporter certaines améliorations aux dispositions pénales et administratives en ce domaine afin d'en renforcer l'efficacité et l'opérationnalité.**

La commission n'a pu que constater **les fortes contraintes juridiques enserrant l'action de ces services ainsi que les difficultés opérationnelles résultant de l'inadaptation des dispositions existantes avec les modes opératoires des contrevenants**, rendant peu efficaces les moyens existants de lutte contre l'insécurité dans les transports en commun.

Dès lors, en ce qu'il renforce des prérogatives des agents de la Suge et du GPSR, acteurs en première ligne pour garantir la sécurité dans les transports collectifs, fortifie la coordination entre les acteurs du continuum de sécurité des transports, permet de réprimer pénalement des comportements nouveaux particulièrement dangereux tels que le bus et train surfing et dote les services de la SNCF et de la RATP de nouveaux instruments pour assurer leurs missions, la commission a considéré que **ce texte complétait utilement l'arsenal de lutte contre l'insécurité dans les transports et en a accepté, à l'initiative de son rapporteur, l'économie générale.**

Plus précisément, la commission a considéré que cette proposition de loi, fruit d'une réflexion approfondie et nourrie des observations et propositions des acteurs de terrain, **complétait utilement les prérogatives des acteurs de la lutte contre l'insécurité dans les transports et adaptait effectivement l'arsenal pénal aux nouveaux modes opératoires des contrevenants.**

Elle a, de surcroît, considéré que ces mesures étaient **rendues d'autant plus indispensables que la plaque francilienne s'apprête à accueillir, pendant près de deux mois, les jeux Olympiques et Paralympiques**, évènement mondial provoquant un afflux de fréquentation dans les transports en commun et particulièrement exposé à diverses menaces sécuritaires. Les mesures ainsi proposées sont, dès lors, apparues à la commission comme particulièrement bienvenues en ce qu'elles constituaient des réponses proportionnées et pragmatiques aux enjeux de la sécurité dans les transports en commun.

B. DOTER LES ACTEURS DU CONTINUUM DE SÉCURITÉ DES MOYENS INDISPENSABLES À UNE ACTION EFFICACE ET PROPORTIONNÉE CONTRE L'INSÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS

La commission des lois a porté une attention particulière, dans le cadre de son examen à **garantir un équilibre entre opérationnalité des mesures, garantie des droits et libertés constitutionnels et cohérence du continuum de sécurité dans lequel les services de sûreté de la SNCF et de la RATP continuent de s'inscrire.**

C'est pourquoi, à l'initiative de la rapporteure, elle a procédé, d'une part, à la **suppression des dispositifs dont les gains opérationnels escomptés n'ont pu être clairement établis** et d'autre part, entendu **garantir la solidité juridique et l'opérationnalité des dispositifs, afin de permettre aux acteurs de terrain de bénéficier d'outils et d'instruments efficaces, adaptés et proportionnés** à l'objectif de sécurisation des lieux de transport.

1. La suppression de dispositifs dont les gains opérationnels escomptés n'ont pu être clairement établis

En conclusion des auditions et du déplacement au sein du centre de sécurité de la RATP, la rapporteure **n'a pas pu clairement établir les gains opérationnels que certaines dispositions proposées pouvaient revêtir pour les agents de la Suge et du GSPR, a fortiori** alors que d'autres instruments ou techniques moins attentatoires aux droits et libertés constitutionnellement garantis existent et sont suffisants pour atteindre les objectifs de lutte contre l'insécurité dans les transports. En conséquence, **la commission a supprimé :**

- **la faculté ouverte aux agents de la Suge et du GSPR de procéder, sans condition, à des palpations en dehors de toute autorisation préfectorale ainsi qu'à des saisies d'objets licites**, sans intervention de l'autorité judiciaire ni interdiction de transport ou de port afférentes ;

- **la possibilité de collecte de données sensibles, en dehors des cas de flagrance**, par ces mêmes agents ;

- **le dispositif permettant de déployer des instruments de captation du son** au sein des véhicules ferroviaires ;

- la faculté ouverte aux équipes cynotechniques de la SNCF d'intervenir de leur propre initiative.

2. Des ajustements nécessaires pour garantir la sécurité juridique et l'opérationnalité des dispositifs proposés

Poursuivant le double objectif **d'assurer l'efficacité des outils et instruments mis à la disposition des acteurs du *continuum* de sécurité dans les transports et de sécurisation des dispositifs proposés**, la commission a, à l'initiative de son rapporteur :

- **centralisé sous l'égide du préfet de police de Paris la procédure d'édition des arrêtés sur l'ensemble du territoire de la région Ile-de-France** pour permettre aux agents de la Suge et du GSPR de réaliser des « palpations préventives » de sécurité ;

- **institué un « droit de poursuite »** au bénéfice de ces mêmes agents lorsqu'un contrevenant se rend sur la voie publique après avoir commis une infraction à l'intérieur d'une emprise ou d'un véhicule ;

- **après avoir pérennisé l'utilisation des caméras piétons pour l'ensemble des agents des services internes de sécurité et des contrôleurs, permis l'utilisation de celles-ci sur la voie publique dans le cadre de ce droit de poursuite ;**

- **maintenu le caractère obligatoire d'un accord du maire ou du président de l'EPCI pour autoriser les agents de police municipale et les gardes champêtres à intervenir dans les transports**, tout en facilitant la conclusion de conventions avec les opérateurs de transport en la matière ;

- **autorisé la présence d'agents d'Ile-de-France mobilités au sein du CCOS**, à l'issue de la procédure d'ouverture à la concurrence des services franciliens ;

- **rendu expérimentale et sous monopole d'acquisition étatique, l'utilisation de traitements algorithmiques pour extraire et exporter des images en réponse aux réquisitions judiciaires ;**

- **procédé à divers ajustements rédactionnels pour renforcer la cohérence juridique des nouveaux délits de *bus* et *trainsurfing* et d'oubli de bagages et l'extension du champ du délit « d'habitude » aux infractions comportementales dans les transports ;**

- **substitué à la création d'un fichier réunissant des données d'état civil ainsi que des décisions judiciaires au bénéfice des agents de la Suge et du GSPR, un dispositif facilitant la transmission des procès-verbaux établis par ces mêmes agents aux officiers de police judiciaire, en particulier aux fins de contrôler l'effectivité de l'interdiction de paraître dans les transports en commun nouvellement créée.**

3. Des mesures additionnelles permettant de compléter utilement la proposition de loi

Forte des observations et propositions des acteurs de terrain auditionnés et du rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, la commission a **introduit trois mesures additionnelles**. Elle a ainsi :

- prolongé la **durée de validité des certifications des équipes cynotechniques** obtenues avant la dernière évolution réglementaire et ce, jusqu'au terme des Jeux Olympiques et Paralympiques ;
- permis, à titre expérimental, **l'usage des caméras-piétons par les conducteurs de bus** ;
- renforcé l'efficacité du *continuum* de sécurité dans les réseaux de transport ferroviaire en permettant aux voyageurs de signaler rapidement des situations qui présentent un risque pour leur sécurité ou celle des autres voyageurs, **via un numéro d'appel unique**.

La commission a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE I^{ER}

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

Article 1^{er}

Extension des prérogatives des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP en matière de palpations et de saisies

L'article 1^{er} vise, en premier lieu, à étendre les prérogatives des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP en matière de palpations de sécurité. Il tend ainsi à leur permettre de procéder à de telles palpations en dehors de toute autorisation préfectorale, dès lors que des éléments objectifs laisseraient à penser qu'une personne pourrait détenir des objets susceptibles de présenter un risque pour la sécurité des personnes ou des biens.

En second lieu, il vise à conférer à ces agents un pouvoir de saisie des objets dangereux, gênants ou incommodants pour les voyageurs découverts à l'occasion de fouilles ou de palpations.

Tout en partageant le constat des auteurs du texte sur les difficultés rencontrées par les acteurs de terrain imputables au régime juridique d'autorisation préfectorale des palpations de sécurité, la commission des lois a constaté que les dispositifs proposés à l'article 1^{er} ne répondent pour autant pas aux exigences constitutionnelles applicables aux prérogatives des acteurs de la sûreté dans les transports. Pour cette raison, elle leur a substitué un dispositif visant à rationaliser ce régime d'autorisation sur le territoire de la région Île-de-France, où l'enchevêtrement des acteurs rend sa gestion particulièrement complexe.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

1. Le droit existant : la faculté pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP de procéder à des palpations de sécurité est fortement encadrée

L'article 1^{er} de loi dite « Le Roux - Savary » du 22 mars 2016¹, codifié à l'article L. 2251-9 du code des transports, a consacré la faculté pour les services de la Sûreté ferroviaire de la SNCF (dite « Suge ») et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP de recourir à des mesures préventives **d'inspection visuelle ou de fouilles des bagages ainsi que des palpations de sécurité**, dans les conditions prévues à l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure.

¹ Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

Le recours à des palpations de sécurité est soumis à un encadrement spécifique. Il est possible dans deux cas de figure :

- un périmètre de protection a été institué par le représentant de l'État dans le département en application de l'article L. 226-1 du même code ;
- des circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ont été constatées par arrêté du représentant de l'État dans le département.

Ainsi, **dans tous les cas, le recours aux palpations de sécurité par les agents de la Suge et du GPSR est conditionné à une autorisation préfectorale.** À Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, celle-ci relève de la compétence du Préfet de police. Celui-ci est également compétent dans le reste de la région Île-de-France pour ce qui concerne les transports en commun de voyageurs par voie ferrée. Dans le département des Bouches du Rhône, la compétence relève du préfet de police des Bouches-du-Rhône¹.

Des garanties spécifiques sont également prévues en cas de palpations de sécurité, qui doivent être opérées :

- avec le consentement exprès de la personne qui en fait l'objet ;
- par une personne de même sexe que celle qui en fait l'objet.

Si la personne refuse de se soumettre aux palpations de sécurité, elle peut se voir interdire l'accès au véhicule de transport, même munie d'un titre de transport valide².

En 2023, les agents de la Suge ont procédé à 58 500 palpations de sécurité (contre 39 650 en 2022). Ces mesures permettent notamment de révéler des cas de port d'arme prohibée³. 1 342 personnes ont ainsi été remises aux forces de sécurité intérieure au titre de cette infraction.

Elles peuvent également révéler le port ou le transport de matières ou objets qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gêner ou incommoder les voyageurs, ce qui constitue une infraction aux règles de la police du transport⁴.

¹ Article L. 2251-8 du code des transports.

² Article 2241-6 du code des transports.

³ Articles 222-52 et suivants du code pénal.

⁴ Article R. 2241-24 du code des transports.

2. Le dispositif proposé : une extension des cas d'autorisation de recourir à des palpations de sécurité et l'institution d'une nouvelle faculté de saisie d'objets

a) Une extension des cas d'autorisation de recourir à des palpations de sécurité par les agents de la Suge et du GPSR, y compris en l'absence d'autorisation préfectorale

Le 1° du présent article tend à modifier l'article L. 2251-9 précité du code des transports pour prévoir un nouveau cas de recours à des palpations de sécurité pour les agents de la Suge et du GPSR.

Ainsi, 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, ces agents pourraient 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 l'institution d'un périmètre de protection.

b) Une nouvelle faculté de saisie d'objets dangereux, gênants ou incommodants pour les voyageurs

Le 2° du présent article tend quant à lui à créer un article L. 2251-10 du même code prévoyant que, 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 inspections, fouilles et palpations de sécurité réalisées par les agents de la Suge et du GPSR, ces derniers peuvent retirer lesdits objets avec le consentement de leur propriétaire.

Le cas échéant, il serait rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des objets.

En cas de refus de la personne, celle-ci pouvait se voir interdire l'accès aux véhicules dans les conditions prévues à l'article L. 2241-6 précité du même code.

3. La position de la commission : privilégier un dispositif de rationalisation du régime d'autorisation des palpations de sécurité sur le territoire région Île-de-France

Les dispositifs proposés par le présent article se heurtent à des obstacles juridiques importants.

a) La faculté de recourir à des palpations de sécurité continuerait d'être conditionnée à une autorisation préfectorale

En matière de **palpations de sécurité**, le dispositif ne paraît pas répondre aux exigences posées par la jurisprudence du Conseil constitutionnel et applicables à ce type de mesures.

En particulier, la nécessité d'un accord préfectoral préalable avait été expressément relevée par ce dernier comme un élément permettant d'assurer la conformité à la Constitution des dispositions aujourd'hui codifiées à l'article 613-2 précité du code de la sécurité intérieure¹. À ce titre, et en l'absence de disposition permettant de s'assurer que soit continûment garantie l'effectivité du contrôle exercé sur les agents de la Suge et du GPSR par les officiers de police judiciaire, le dispositif se heurte à l'interdiction de déléguer à des personnes privées des compétences de police administrative générale inhérentes à l'exercice de la « force publique » nécessaire à la garantie des droits découlant de l'article 12 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen de 1789².

La mesure a en outre pour effet de confier aux agents de la Suge et du GPSR, en dehors de toute autorisation préfectorale, un pouvoir d'appréciation non seulement autonome, mais également permanent et très large pour décider de la mise en œuvre palpations de sécurité.

Or la jurisprudence du Conseil constitutionnel a expressément posé l'exigence d'un bornage strict de l'application de ce type de mesures comme condition d'une conciliation qui ne soit pas disproportionnée entre, d'une part, l'objectif de valeur constitutionnelle de prévention des atteintes à l'ordre public et, d'autre part, la liberté d'aller et de venir et le droit au respect de la vie privée. À ce titre, la constitutionnalité des dispositions permettant au préfet de département d'instituer des périmètres de protection permettant notamment la mise en œuvre de palpations par des services de sécurité privés agréés, n'avait par exemple été admise qu'au regard du fait que les arrêtés instituant ces périmètres avaient une durée de validité limitée et que leur renouvellement était soumis à des conditions strictes³.

Au surplus, le dispositif n'intègre pas la garantie, prévue en l'état du droit, selon laquelle la palpation doit être effectuée par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet.

Pour autant, les travaux conduits par la rapporteure ont mis en évidence que la mise en œuvre opérationnelle du dispositif d'autorisation pouvait poser des difficultés pratiques. En fonction des départements concernés, ces arrêtés sont délivrés à des fréquences diverses, avec des portées divergentes et pour des durées parfois trop brèves au regard de la stabilité des situations opérationnelles auxquelles sont confrontés les agents de sûreté.

C'est tout particulièrement le cas en région Île-de-France, qui implique, au vu de la taille et de la densité importantes du réseau, l'intervention d'un grand nombre d'acteurs préfectoraux, alors même que les enjeux de sûreté y sont particulièrement prégnants. Pour mémoire en effet,

¹ *Décision n° 2003-467 DC du 13 mars 2003, Loi pour la sécurité intérieure.*

² *Décision n° 2017-695 QPC du 29 mars 2018, M. Rouchdi B. et autre.*

³ *Décision n° 2017-695 QPC du 29 mars 2018, M. Rouchdi B. et autre.*

selon le ministère de l'intérieur, ce territoire concentrait 62 % des vols et violences recensés dans les transports à l'échelle nationale en 2023.

C'est la raison pour laquelle l'**amendement COM-11** de la rapporteure adopté par la commission a prévu une solution alternative consistant, sans remettre en cause les prérogatives de l'autorité préfectorale, de renforcer son efficacité en confiant à une **autorité unique, le préfet de police, qui dispose d'une vision globale des enjeux de sûreté dans la région**, le soin de délivrer l'autorisation aux agents de la Suge et du GPSR de recourir à des palpations dans cette région. En cela, elle rejoint pleinement les constats de la mission conduite par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale chargée d'évaluer la mise en œuvre de la loi « Le Roux - Savary »¹, qui recommandait de confier cette compétence au préfet de la région Île-de-France ou au préfet de police.

Elle s'inscrit en cohérence avec l'extension temporaire des compétences du préfet de police à l'ensemble du territoire régional prévue à l'article 14 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions.

b) La suppression de la faculté nouvelle de saisie d'objets dangereux, prérogative exclusive de l'autorité judiciaire

Enfin, le même amendement a prévu la suppression du dispositif permettant aux agents de sûreté de la SNCF et de la RATP de saisir des objets au seul motif qu'ils pourraient présenter un caractère dangereux, gênant ou incommodant pour les voyageurs et ce **indépendamment de la légalité de leur port ou de leur transport**.

Tout en prenant acte des légitimes besoins opérationnels de sûreté auxquels le dispositif entend répondre, la saisie et la confiscation d'objets constituent, en effet, des prérogatives exclusives de l'autorité judiciaire. En particulier, la confiscation constitue une peine régie par l'article 131-21 du code pénal. Il convient, dès lors, d'amorcer une réflexion plus approfondie sur les évolutions des prérogatives des agents précités confrontés au quotidien aux risques induits par le port d'objets dangereux dans les transports.

La commission a adopté l'article 1^{er} **ainsi modifié**.

¹ Rapport d'information sur la mise en œuvre de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs, fait par Mme Aude Luquet et M. Michel Vialay, députés, au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, 7 février 2018.

Article 2

Faculté pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP d'intervenir sur la voie publique

L'article 2 tend à étendre les facultés d'intervention des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP aux abords immédiats de leurs emprises immobilières lorsque le caractère inopiné ou urgent de la situation le justifie.

Dans un souci de sécurisation juridique du dispositif, la commission des lois a restreint son champ à la poursuite des infractions commises au sein de ces emprises.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

1. Le droit existant : la faculté pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP d'intervenir sur la voie publique est fortement limitée

Le champ des missions des services de la Sûreté ferroviaire de la SNCF (dite « Suge ») et du Groupe de protection de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP est clairement délimité dans l'espace.

S'agissant en particulier de la Suge, en application de l'**article L. 2251-1 du code des transports**, celles-ci s'exercent dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire et routier pour les services de transport d'intérêt régional de personnes et de marchandises et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.

S'agissant du GPSR, en application de l'**article L. 2251-1-2 du même code**, celles-ci s'exercent :

- dans les emprises immobilières de l'infrastructure du réseau express régional et du réseau de métropolitain, ainsi que des infrastructures du Grand Paris ;

- dans les véhicules de transport public de personnes nécessaires à l'exploitation ou à la gestion de ces réseaux.

En ce qui concerne les lignes de tramway et de transport routier régulier ou à la demande, cette mission s'exerce dans les véhicules de transport public et, le cas échéant, dans les emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par ces véhicules pour les services que la RATP exploite.

Les dérogations à ces règles sont strictement encadrées.

Sur les sites d'interconnexion des réseaux de la SNCF et de la RATP¹, la Suge ou le GPSR peuvent ponctuellement intervenir dans les emprises immobilières et véhicules relevant de la compétence de l'autre service lorsque cette intervention est nécessaire à la constatation d'une infraction relevant de

¹ Article L. 2251-1-3 du code des transports.

la police du transport¹ ou pour assurer, avec l'autorisation de l'autorité administrative, leurs missions de prévention².

Leur faculté d'intervention sur la voie publique est encore plus contrainte.

En principe, les agents exerçant des missions de sécurité privée ne peuvent exercer leurs fonctions sur la voie publique sur autorisation préfectorale et dans le seul cadre de la surveillance contre les vols, dégradations, effractions et actes de terrorisme visant les biens dont ils ont la garde³.

Les agents de la Suge et du GPSR font à cet égard l'objet d'un régime juridique spécifique prévu par le code des transports. Leurs facultés d'intervention sur la voie publique sont ainsi soumises aux conditions suivantes, posées par décret en Conseil d'État⁴ :

- leur présence sur la voie publique est indispensable à la bonne exécution de leur mission ;

- leur présence a été préalablement autorisée par un responsable du service, qui lui délivre un ordre de mission indiquant la date, la durée, le lieu et l'objet de la mission, porté avant le début de la mission à la connaissance des services de la police et des unités de la gendarmerie nationales territorialement compétents ;

- la constatation d'une infraction à la police du transport ne peut être faite depuis la voie publique à l'exception des emplacements correspondant aux arrêts et stations desservis par les véhicules de transport de voyageurs.

2. Le dispositif proposé : une extension des facultés d'intervention aux abords immédiats des emprises immobilières

Le présent article tend à créer un **nouvel article L. 2251-1-4 du code des transports** prévoyant que les agents de la Suge et du GPSR, pour assurer leur mission de prévention, peuvent **intervenir momentanément sur la voie publique, aux abords immédiats des emprises immobilières relevant de leur compétence, dès lors que le caractère inopiné ou urgent de la situation le justifie.**

¹ Sont visées les infractions mentionnées à l'article L. 2241-1 du code des transports.

² Cette mission de prévention est définie à l'article L. 2251-1 du code des transports.

³ Article L. 613-1 du code de la sécurité intérieure.

⁴ Dispositions codifiées aux articles R. 2251-28 à R. 2251-30 du code des transports.

3. La position de la commission : la nécessité de mieux encadrer le dispositif, pour le limiter à un « droit de poursuite » des infractions à la police du transport

Le dispositif proposé par le présent article se heurte à des difficultés juridiques importantes.

Certes, la limitation de la faculté ouverte d'intervention aux « *abords immédiats* » des emprises de transport est conforme aux limites posées par la jurisprudence du Conseil constitutionnel quant aux compétences des agents de sécurité privés pour intervenir sur la voie publique¹.

Toutefois, la seule condition posée, relative au « *caractère inopiné ou urgent de la situation* », sans référence aux compétences des agents de la police du transport, s'avère très large et laisse un important pouvoir d'appréciation aux agents de la Suge et du GPSR. Le dispositif pourrait être regardé comme ayant pour effet d'investir ces agents d'une mission de « *surveillance générale de la voie publique* », ce qui devrait permettre la délégation à une personne privée des compétences de police administrative générale inhérentes à l'exercice de la « *force publique* », soit une méconnaissance des exigences posées à l'article 12 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen de 1789².

Il résulte néanmoins des travaux conduits par la rapporteure que le cadre d'intervention sur la voie publique des agents du GPSR et de la Suge demeure trop rigide. En ce qu'il implique une autorisation et une information préalables des forces de sécurité intérieure, il ne permet pas de faire face à certains besoins opérationnels très concrets et découlant directement de l'exercice de leurs missions. En particulier, il ne permet pas l'appréhension des contrevenants ayant commis une infraction au sein des emprises et ayant réussi à fuir les agents des services de sécurité jusqu'à trouver « refuge » sur la voie publique.

La rapporteure a par conséquent jugé légitime de donner à ces agents, qui appartiennent à une catégorie spécifique d'agents de sécurité privée eu égard aux compétences et prérogatives spéciales qui leur sont conférées par la loi et aux exigences de formation renforcées qui leur sont applicables, des moyens renforcés pour agir dans un cadre juridique clair.

Afin que le dispositif ne puisse être interprété comme étant de nature à leur conférer une compétence de surveillance générale de la voie publique, la commission des lois a adopté l'**amendement COM-12** de sa rapporteure visant à circonscrire cette faculté à la seule **poursuite d'infractions à la police du transport commises au sein des emprises de transport**.

¹ Décision n° 2021-817 DC du 20 mai 2021, Loi pour une sécurité globale préservant les libertés.

² Décision n° 2011-625 DC du 10 mars 2011, Loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

Afin de tirer les conséquences de cette mesure, la commission a en outre adopté à l'article 8 de la présente proposition de loi un **amendement COM-16** de sa rapporteure et un amendement identique COM-28 du rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire visant à autoriser l'usage de caméras-piétons dans le cadre de telles interventions, dès lors que l'enregistrement a débuté au sein des emprises (*voir le commentaire de l'article 8*).

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

Article 3

Interdiction d'entrée des emprises des espaces, gares et stations

L'article 3 tend à instituer une faculté pour les agents compétents en matière de police du transport d'interdire l'accès aux emprises des espaces, gares et stations gérées par les exploitants du service.

Cette nouvelle prérogative est bienvenue en ce qu'elle complète utilement les moyens d'action existants de ces agents en matière d'éviction et d'interdiction d'accès aux emprises et véhicules de certains contrevenants aux règles de la police du transport. Les modifications au dispositif apportées par la commission des lois sont d'ordre purement rédactionnel.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

1. Le droit existant : une faculté d'éviction des véhicules et emprises de transport et une faculté d'interdiction d'accès limitée aux seuls véhicules

L'article L. 2241-6 du code des transports confère certaines prérogatives aux agents chargés de la police du transport en matière d'éviction et d'interdiction d'accès.

Pour mémoire, ces agents, limitativement énumérés par la loi¹, sont :

- les fonctionnaires ou agents de l'État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l'autorité du ministre chargé des transports ;
- les agents assermentés missionnés de l'établissement public de sécurité ferroviaire ;

¹ Article L. 2241-1 du code des transports.

- les agents assermentés missionnés du gestionnaire d'infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;

- les agents assermentés de l'exploitant du service de transport ou les agents assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ;

- les agents assermentés missionnés des services internes de sécurité de la SNCF (dite « Suge ») et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP ;

- les agents de police municipale ;

- les agents assermentés de SNCF Réseau.

Ces mesures sont de deux ordres :

- les mesures d'éviction, qui consistent pour ces agents à enjoindre à une personne de descendre d'un véhicule - le cas échéant, en descendant au prochain arrêt - ou de quitter une emprise de transport ;

- les mesures d'interdiction d'accès, qui ne concernent que les véhicules et non les emprises.

Trois cas de figure peuvent justifier la mise en œuvre d'une mesure d'éviction ou d'interdiction d'accès :

- la personne contrevient aux dispositions tarifaires, et à l'obligation corrélative d'être en mesure de justifier leur identité en l'absence de titre de transport valide ;

- la personne concernée contrevient à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, soit de troubler l'ordre public ;

- la personne refuse de se soumettre à une inspection ou à la fouille de ses bagages ou à une palpation de sécurité¹.

La loi prévoit également qu'en cas de refus d'obtempérer, les agents spécialement désignés par l'exploitant peuvent interdire à l'intéressé 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. Le cas échéant, ils sont tenus d'informer de cette mesure, sans délai et par tout moyen, un officier de police judiciaire territorialement compétent. Il est précisé que la mesure doit être mise en œuvre de façon proportionnée en tenant compte de la vulnérabilité éventuelle de la personne, en fonction de son âge ou de son état de santé. Lorsque la personne vulnérable est sans domicile fixe, elle ne peut faire l'objet des mesures d'éviction ou d'interdiction d'accès qu'à la condition qu'une solution d'hébergement d'urgence lui ait été trouvée.

¹ Ces mesures peuvent être mises en œuvre par les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP dans les conditions prévues à l'article L. 2251-9 du code des transports.

2. Le dispositif proposé : une nouvelle faculté pour les agents compétents en matière de police du transport d'interdire l'accès aux emprises des espaces, gares et stations

Le 1° du présent article, modifiant l'article L. 2241-6 du code des transports, tend à instituer une nouvelle faculté, pour les agents compétents en matière de police du transport, d'interdire l'accès aux emprises des espaces, gares et stations.

Cette mesure pourrait concerner :

- toute personne qui trouble l'ordre public et dont le comportement est de nature à compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations ;
- toute personne qui refuse de se soumettre à une l'inspection ou à la fouille de ses bagages ou à une palpation de sécurité.

Il convient de noter que, contrairement au dispositif prévu par le droit existant en matière d'éviction et d'interdiction d'accès, le seul fait de troubler l'ordre public, sans présenter de comportement de nature à compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, ne constitue pas un motif suffisant pour justifier une mesure d'interdiction d'accès aux espaces, gares et stations.

Par coordination, le 2° vise à ce que le recours à la contrainte ou, le cas échéant, à la force publique, pour la mise en œuvre de cette mesure puisse s'opérer dans les mêmes conditions que pour les dispositifs déjà existants.

3. La position de la commission : une initiative bienvenue, qui complète utilement les moyens d'action existants de ces agents en matière d'éviction et d'interdiction d'accès

La rapporteure considère que le dispositif proposé constitue une initiative bienvenue, qui complète utilement les moyens d'action existants des agents de la police du transport.

Il y a en effet quelque chose de paradoxal à ce que, face à des comportements identiques, un agent puisse enjoindre à une personne de quitter la gare, mais pas lui interdire d'y entrer, ce qui peut contraindre les agents à laisser pénétrer dans les emprises des personnes visiblement violentes ou ivres. La mesure pourrait également s'appliquer en cas d'émeute sur le seuil des gares.

Comme le souligne la RATP dans ses échanges avec la rapporteure et le rapporteur pour avis, une telle faculté permettrait d'éviter aux équipes de sûreté certaines mesures d'éviction contraintes à l'intérieur des emprises, notamment sur les quais ou dans les rames, avec la dangerosité que représente la proximité des voies électrifiées, notamment au moment du passage des rames et aux heures d'affluence.

Également interrogée par la rapporteure et le rapporteur pour avis, la direction des libertés publiques et des affaires juridiques du ministère de l'intérieur a indiqué qu'une telle mesure ne semble pas soulever de difficulté d'ordre constitutionnel.

Pour ces raisons, la commission des lois a adopté le présent article tel que modifié par l'**amendement COM-13** de la rapporteure pour des raisons d'ordre rédactionnel.

La commission a adopté l'article 3 ainsi modifié.

Article 4

Conditions du recours aux équipes cynotechniques par les opérateurs de sûreté dans les transports

Prenant acte des difficultés rencontrées par la SNCF et la RATP quant à la certification de leurs équipes cynotechniques suite aux récentes évolutions réglementaires à l'approche des jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, la commission a substitué le dispositif proposé qui visait à confier un droit d'initiative particulièrement élargi aux équipes de la SNCF d'intervention sans demande expresse des autres opérateurs ou des exploitants, par une mesure de prolongation jusqu'au 30 septembre 2024 des certifications obtenues préalablement au 1^{er} mai 2023 des équipes cynotechniques des opérateurs de sûreté dans les transports.

Elle a adopté cet article ainsi modifié.

1. Le souhait de la SNCF de se voir confier un droit d'initiative dans le déploiement, au bénéfice des exploitants et gestionnaires d'infrastructures, d'équipes cynotechniques

D'après l'exposé des motifs de la proposition de loi, l'article 4 permet **aux opérateurs ferroviaires, agissant en qualité d'opérateurs de sûreté, de recourir, de leur propre initiative, à des équipes cynotechniques.**

Pour ce faire, il est proposé de compléter l'article L. 1632-3 du code des transports, relatif aux équipes cynotechniques intervenant dans le cadre de la prévention des risques explosifs dans les emprises immobilières et véhicules de transports, **en ajoutant au titre des bénéficiaires de ces moyens cynophiles « la SNCF et autres opérateurs alternatifs ferroviaires agissant en qualité d'opérateurs de sûreté ».**

Pour mémoire, **la détection d'explosifs à l'aide de chiens est autorisée en application de deux régimes juridiques distincts** : d'une part, le code des transports pour les opérateurs « historiques » de transports que sont

la SNCF et la RATP et, d'autre part, le code de la sécurité intérieure (CSI) pour les autres acteurs. Le régime particulier dont bénéficient la SNCF et la RATP se justifie, outre par des raisons historiques, par les règles spécifiques régissant leurs services de sécurité.

Interrogée sur ce point par la rapporteure, **la SNCF a confirmé son souhait de se voir doter de nouvelles prérogatives lui permettant, à son initiative, de recourir à de telles équipes, en particulier au bénéfice d'un exploitant ou d'un gestionnaire d'infrastructures ou de gare.** En application des articles L. 2251-1-1 et R. 1632-1 du code des transports, la SNCF comme la RATP ne peuvent dépêcher des équipes cynotechniques qu'en réponse à une demande préalablement formulée par un de ses clients « *exploitants de services de transport public collectifs de personnes* » ou « *gestionnaires d'infrastructures ou de gares* », procédure que l'opérateur souhaite compléter par un droit d'initiative dans l'utilisation de ces équipes.

2. Davantage qu'un assouplissement des conditions d'engagement des équipes cynophiles des opérateurs, la commission a souhaité résoudre les difficultés de certification de ces équipes dans la perspective des jeux Olympiques et Paralympiques de Paris

D'un constat partagé avec la DLPAJ, la commission a considéré qu'il **n'était pas justifié d'étendre le régime spécifique applicable à la SNCF et à la RATP, notamment du fait des effets de bord induits par la rédaction initiale de la proposition de loi.** En effet, la modification proposée aurait, en l'état, pour effet de soustraire au contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) les agents exerçant cette activité pour le compte d'autres opérateurs de transports publics, aujourd'hui prévu par le code de sécurité intérieure, sans pour autant que ceux-ci soient soumis aux règles spécifiques applicables aux services internes des opérateurs historiques.

Au surplus, la commission **n'a pas pu établir avec certitude le besoin opérationnel justifiant un assouplissement aussi significatif des conditions d'engagement d'équipes cynotechniques de la SNCF pour le compte d'autres bénéficiaires.** En effet, la condition existante d'une demande préalable d'un opérateur de transports ou d'un exploitant d'infrastructure ne paraît pas, compte tenu de l'absence de formalise exigé, obérer inutilement l'action des brigades cynophiles.

Néanmoins, la commission a souhaité, à l'initiative de la rapporteure, **substituer au dispositif initial de la proposition de loi, une disposition permettant, pour la durée des Jeux Olympiques et Paralympiques, de prolonger la durée de validité de la certification nécessaire pour assurer la détection d'explosifs au sein des emprises de la SNCF et de la RATP.**

Alertée sur ce point par les deux principaux opérateurs franciliens au cours de ses travaux, la rapporteure n'a pu que regretter qu'en raison d'une récente évolution des critères fixés par le pouvoir réglementaire visant à élargir les types de produits pouvant être détectés ainsi que la nature des

environnements de tests, **plus de 60 % des chiens de la SNCF et 75 % des chiens de la RATP aient perdu leur certification**¹. Une telle situation, à moins de trois mois des Jeux Olympiques et Paralympiques, apparaît **grandement préjudiciable à la sécurisation de cet évènement d'une ampleur inégalée et dont la majorité des épreuves se tiendront sur des sites desservis par ces deux opérateurs de transport collectif.**

Pour répondre à cette difficulté, la commission, par **l'adoption d'un amendement COM-14 de la rapporteure aux seules fins de sécuriser les Jeux Olympiques et Paralympiques, a décidé de prolonger jusqu'au 30 septembre 2024 l'ensemble des certifications** obtenues avant le 1^{er} mai 2023, date d'entrée en vigueur du nouvel arrêté fixant les nouvelles exigences de certification. Au-delà de la sécurisation de cet évènement, la rapporteure souhaite qu'une solution durable soit trouvée compte tenu des bénéfices nombreux de l'utilisation de telles équipes cynotechniques pour garantir la sécurité dans les transports en commun.

La commission a adopté l'article 4 **ainsi modifié.**

Article 5

Extension des compétences de la Suge aux transports routiers dits « de substitution »

La commission a, à l'initiative du rapporteur, adopté sans modification cet article proposant une extension particulièrement bienvenue des compétences de la Suge aux transports routiers dits « de substitution » qu'il s'agisse des véhicules ou des emprises immobilières afférentes, corrigeant ainsi un vide juridique particulièrement préjudiciable.

1. L'impossibilité pour la Suge de sécuriser les transports routiers dits de « substitution »

L'article 5 de la proposition de loi vise à **élargir le champ d'intervention du service interne de sécurité de la SNCF**, qui peut réaliser des missions pour le compte d'autres personnes morales utilisatrices des réseaux ferrés ou des emprises immobilières affectées au transport de voyageurs.

Régie par les dispositions de l'article L. 2251-1-1 du code des transports, **la mission de prévention assurée par le service interne de la SNCF- la sureté ferroviaire (Suge) - peut être réalisée « au profit des**

¹ Pour plus de précisions, voir l'arrêté du 31 mars 2023 portant organisation de la certification technique des équipes cynotechniques privées en recherche des explosifs.

gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé, dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination mais également au profit des transports routiers dits de « substitution » organisés en application du 2° de l'article L. 2121-3 du code des transports. »

C'est à la suite de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, que **la Suge a été autorisée à assurer des prestations pour l'ensemble des entreprises ferroviaires du réseau ferré national, élargissant ainsi son périmètre d'intervention aux gestionnaires d'infrastructures, aux exploitants d'installations de service et aux autorités organisatrices de transports ferroviaire .**

Afin de remplir leur mission, les agents de la Suge sont habilités à établir des procès-verbaux de constat des infractions à la police des transports en application des dispositions de l'article L. 2241-1 du code des transports.

Toutefois, **la Suge, en l'état du droit, ne peut intervenir au bénéfice des opérateurs de transport routier de substitution et ne peuvent, pas davantage, intervenir au sein des véhicules et emprises nécessaires à l'exploitation des bus de substitution en Ile-de-France.** À titre d'exemple, les véhicules et emprises nécessaires à l'exploitation des bus de substitution et exploités par SNCF Transilien en substitution de ses trains n'entrent pas, contrairement aux bus de substitution de l'ensemble des régions hors Ile-de-France, dans le champ de compétences confié à la Suge pour l'exercice de la mission de prévention précitée. **Le continuum de sécurité dans les transports et sur les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transports manque donc d'opérationnalité.**

Pour ce faire, l'article 5 de la proposition de loi propose de compléter, à l'article L. 2251-1-1 du code des transports, la liste des personnes morales ou physiques pouvant engager les missions que peut réaliser la Suge, d'une part, au profit de l'ensemble des exploitants de transport public routier dits de substitution et, d'autre part, dans l'ensemble des emprises immobilières nécessaires à leur exploitation, y compris pour les transports routiers interurbains – à savoir les bus franciliens.

2. La position de la commission : une extension bienvenue des missions de la Suge à la sécurisation des transports routiers dits de « substitution »

D'un constat partagé avec l'ensemble des acteurs auditionnés, la commission a estimé que **cette évolution était indispensable en ce qu'elle permettait à l'ensemble des opérateurs de services routiers dits de substitution de confier, s'ils le souhaitent, des missions de sécurisation de leurs véhicules et emprises immobilières à la Suge.**

En effet, si la sécurisation ponctuelle des gares routières accueillant des transports routiers de substitution est possible par l'application croisée de dispositions du code des transports, elle est aujourd'hui incomplète et ce, malgré des besoins identiques de sûreté dans l'ensemble des gares routières. **Constatant le bien-fondé du dispositif prévu à l'article 5 et compte tenu de l'extension très limitée du périmètre géographique de compétences de la Suge, la commission a adopté, à l'initiative de la rapporteure, l'article 5 sans modification.**

La commission a adopté l'article 5 **sans modifications.**

CHAPITRE II

RENFORCER LE CONTINUUM DE SÉCURITÉ POUR UNE MEILLEURE SÉCURISATION DE NOS TRANSPORTS

Article 6

Libre accès des agents de la police municipale aux espaces et aux véhicules de transport

L'article 6 tend à permettre le libre accès des agents de la police municipale aux espaces et aux véhicules de transport en commun.

Si la commission des lois ne peut que partager l'objectif de renforcer les coopérations entre les différents acteurs du *continuum* de sécurité, elle s'est attachée à réaffirmer l'autorité du maire sur la police municipale. Les exploitants des services de transport conserveraient la faculté de conclure avec les communes, leurs groupements, et les autorités organisatrices de la mobilité des conventions déterminant les conditions dans lesquelles les agents de la police municipale ou les gardes champêtres peuvent accéder librement à de tels espaces et véhicules.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

1. Le droit existant : la police municipale, sous l'autorité du maire, dispose déjà de la faculté de mener des missions dans les transports

L'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure dispose expressément que les agents de la police municipale exercent, dans la limite de ses attributions et sous son autorité, les tâches relevant de la compétence du maire que celui-ci leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publique.

Il dispose également que **le maire peut affecter ces agents à des missions de maintien du bon ordre au sein des transports publics de voyageurs**, auxquels cas ceux-ci ont compétence pour constater par procès-verbaux les infractions à la police du transport¹ sur le territoire de la commune. Cette affectation peut s'étendre au territoire des communes formant un ensemble d'un seul tenant, sans pouvoir excéder le ressort du tribunal auprès duquel ils ont prêté serment, sous réserve de la conclusion et dans le respect d'une convention locale de sûreté des transports collectifs².

Le régime applicable aux agents de la police et de la gendarmerie nationales, fixé par l'article L. 2241-1-1 du code des transports, est différent puisque, 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, ces derniers accèdent librement aux trains en circulation. Il en va de même des agents des douanes.

¹ Les infractions visées sont celles mentionnées au I de l'article L. 2241-1 du code des transports.

² Article L. 512-1-1 du code de la sécurité intérieure.

2. Le dispositif proposé : un libre accès de droit aux espaces et véhicules de transport pour les agents de la police municipale

Le 1° du présent article tend à modifier l'article L. 2241-1-1 précité du code des transports pour prévoir que les agents de la police municipale, à l'instar des agents de la police et de la gendarmerie nationales, puissent accéder librement aux espaces de transport et aux trains en circulation. L'accord préalable du maire ne serait pas expressément requis.

Le 2°, à des fins de coordination, vise à étendre cette mesure aux véhicules et stations de transport routier.

3. La position de la commission : la nécessité de réaffirmer l'autorité du maire sur la police municipale

La commission des lois a considéré qu'il n'était pas opportun de remettre en cause l'autorité du maire sur la définition et le champ des missions confiées aux agents de la police municipale. En l'état, le dispositif proposé semble ainsi entrer en contradiction avec les dispositions du code de la sécurité intérieure qui consacrent cette autorité.

Pour cette raison, elle a adopté l'amendement COM-15 de sa rapporteure remplaçant le dispositif proposé par la mention d'une simple faculté pour les exploitants des services de transport public de conclure avec une ou plusieurs communes ou établissements publics de coopération intercommunale ainsi qu'avec l'autorité organisatrice des mobilités une convention déterminant les conditions dans lesquelles les agents de la police municipale, mais également les gardes champêtres, peuvent accéder librement aux espaces de transport et aux trains en circulation sur leur territoire.

La commission a adopté l'article 6 ainsi modifié.

Article 7

Affectation des agents en charge de la sûreté des autorités organisatrices de la mobilité au sein de salles d'information et de commandement relevant de l'État

L'article 7 vise à autoriser les agents des autorités organisatrices de la mobilité et, singulièrement, d'Île-de-France Mobilités en charge de la sûreté à accéder au centre de coordination opérationnel de la sécurité (CCOS). En l'état, seuls les agents des services de sûreté de la SNCF et de la RATP peuvent y accéder.

Une telle initiative paraît bienvenue dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus franciliennes à compter d'une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026, qui serait susceptible d'entraîner une perte de compétence du service de sûreté de la RATP.

Les agents d'Île-de-France Mobilités pourraient jouer un rôle utile pour faciliter la coordination entre l'action des services internes de sécurité des potentiels nouveaux exploitants et celle des forces de sécurité intérieure.

La commission des lois a donc adopté cet article modifié par un amendement visant à préciser de façon expresse, la finalité de l'accès de ces agents.

1. Le droit existant : un accès des services de sûreté de la SNCF et de la RATP au centre de coordination opérationnel de sécurité

L'article 44 de la loi dite « sécurité globale » du 25 mai 2021¹, dont les dispositions sont codifiées à l'article **L. 2251-4-2 du code des transports**, a permis l'affectation d'agents de la Sûreté ferroviaire (dite « Suge ») de la SNCF et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP au sein de salles d'information et de commandement relevant de l'État.

En l'espèce, une seule salle d'information et de commandement de cette nature a été mise en place : le **centre de coordination opérationnel de sécurité (CCOS), en région Île-de-France**. Il est placé sous l'autorité du préfet de police.

L'affectation des agents de la Suge et du GPSR est toutefois strictement encadrée :

- elle s'effectue dans le cadre de leurs missions de prévention des atteintes à l'ordre public et de protection de la sécurité des personnes et des biens ;

- elle s'effectue sous l'autorité et en présence des agents de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie nationale ;

- elle permet le visionnage des images des systèmes de vidéoprotection transmises en temps réel dans ces salles depuis les seuls

¹ Loi n° 2021-646 du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés, codifié à l'article L. 2251-4-2 du code des transports.

véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs ou, depuis la loi dite « JOP », depuis leurs abords immédiats¹ ;

- ces visionnages sont autorisés aux seules fins de faciliter la coordination avec ces derniers lors des interventions de leurs services au sein desdits véhicules et emprises.

Le II de l'article L. 2251-4-2 précité précise que, pour être affectés, les agents doivent être individuellement désignés et dûment habilités par le représentant de l'État dans le département. En l'espèce, s'agissant du CCOS, cette compétence relève du préfet de police.

Son III prévoit enfin les garanties réglementaires encadrant le dispositif. Le décret d'application de ces dispositions, pris en Conseil d'État, doit ainsi préciser :

- les conditions d'exercice des agents affectés au sein de la salle de commandement ;

- les exigences de formation et de mise à jour régulière des connaissances en matière de protection des données à caractère personnel auxquelles ces agents doivent satisfaire pour être habilités ;

- les mesures techniques mises en œuvre pour garantir la sécurité des enregistrements et assurer la traçabilité des accès.

Il est à noter que les agents des autres services internes de sécurité privée dont peuvent se doter les exploitants des services publics de transport² ne peuvent en aucun cas accéder au CCOS.

De même les agents des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), y compris ceux exerçant des missions relatives à la sûreté des transports dans le cadre de leur mission de concours aux actions de prévention de la délinquance et de sécurisation des personnels et des usagers dans les transports prévue à **l'article L. 1631-3 du même code**, ne peuvent y être affectés. Il en va de même pour les agents de l'établissement Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice unique pour l'ensemble du territoire francilien.

2. Le dispositif proposé : autoriser les agents d'Île-de-France Mobilités en charge de la sûreté à accéder au centre de coordination opérationnel de la sécurité

Le présent article tend à modifier **l'article L. 1631-3 précité du code des transports** pour permettre aux agents des autorités organisatrices exerçant des missions relatives à la sûreté des transports d'être affectés, au même titre que les agents de la Suge et du GPSR au sein de salles d'information et de commandement relevant de l'État.

¹ Article 13 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions.

² Article L. 1631-2 du code des transports.

Sous l'autorité et en présence des agents de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie nationale, ces agents pourraient 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. À la différence des dispositions régissant l'accès aux agents de la Suge et du GPSR, le présent article ne précise pas la finalité exacte de ce visionnage.

Le présent article prévoit enfin que cet accès s'effectue dans les conditions fixées aux II et III de l'article L. 2251-4-2, détaillées *supra*.

2. La position de la commission : un dispositif dont il convient de mieux préciser la finalité

L'initiative de cette mesure s'inscrit dans un contexte précis : celui de l'ouverture à la concurrence prochaine des lignes d'autobus en Île-de-France à compter d'une date comprise entre le 31 décembre 2024 et le 31 décembre 2026¹, soit la fin du monopole de la RATP.

Auditionnés par la rapporteure, les services d'IDFM ont exprimé certaines inquiétudes quant à la sûreté des lignes qui seraient susceptibles de sortir à cette occasion du champ de compétence du GPSR.

Il convient à cet égard de rappeler les enjeux de sûreté sont particulièrement importants dans cette région. Selon le ministère de l'intérieur, ce territoire concentrait 62 % des vols et violences recensés dans les transports à l'échelle nationale en 2023.

L'accès des agents des services internes de sécurité des exploitants susceptibles de succéder à la RATP au CCOS n'étant pas une perspective envisageable, une telle situation justifierait *a minima* l'accès des agents d'IDFM exerçant des missions relatives à la sûreté pour assurer une coordination entre ces services internes de sécurité et les forces de sécurité intérieure.

Si la rapporteure souscrit à cette analyse, elle relève néanmoins que l'accès au CCOS, qui implique une capacité de visionnage d'une quantité massive de d'image de vidéoprotection, doit nécessairement être assorti de certaines garanties. Saisi de ce point précis, Conseil constitutionnel a relevé, dans sa décision relative à la loi « sécurité globale »² que la conciliation entre l'objectif de valeur constitutionnelle de prévention des atteintes à l'ordre public et le droit au respect de la vie privée reposait sur deux éléments principaux :

- premièrement, les missions de prévention dont sont investis les agents de la Suge et du GPSR ;
- deuxièmement, les finalités précises et limitées de l'accès de leurs agents, sous réserve d'avoir été individuellement désignés et dûment habilités par l'autorité préfectorale.

¹ Article L. 1241-6 du code des transports dans sa version issue de la loi n° 2023-1270 du 27 décembre 2023 relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP.

² Décision n° 2021-817 DC du 20 mai 2021, Loi pour une sécurité globale préservant les libertés.

S'agissant du premier point, le dispositif proposé précise bien que l'accès ne concernerait que les agents exerçant des missions relatives à la sûreté au sein des services des AOM. Il appartiendrait au décret d'application de la mesure d'apporter davantage de précision quant aux missions concernées, qui s'inscrivent cependant bien dans les compétences dévolues aux AOM comme à IDFM¹. L'audition d'IDFM conduite par la rapporteure a mis en évidence, à ce titre, le renforcement en cours des services chargés de la sûreté au sein de cet établissement dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des lignes de bus. Leurs effectifs atteindraient 50 ETP d'ici à juin 2024, et seraient portés à 100 ETP d'ici début 2025. Ces services auraient notamment la charge de superviser une nouvelle « brigade de sécurité régionale » appelée à soutenir les services internes de sécurité des opérateurs.

S'agissant en revanche du second point, le dispositif apparaît incomplet.

En adoptant **l'amendement COM-16** de sa rapporteure, la commission des lois a ainsi entendu définir avec précision la finalité du dispositif. Ainsi, l'amendement vise à :

- prendre acte du fait que le dispositif vise à répondre à la problématique de l'ouverture à la concurrence à brève échéance de certaines lignes de transport en Île-de-France, en visant expressément les agents d'IDFM et en prévoyant une entrée en vigueur reportée à l'échéance de l'exécution en monopole par la RATP des services réguliers de transports routiers ;

- prévoir de façon expresse que l'accès des agents d'IDFM exerçant des missions relatives à la sûreté au CCOS serait autorisé aux seules fins de faciliter la coordination de l'action des services internes de sûreté des exploitants des services de transports relevant de sa compétence avec celle des forces de sécurité intérieure.

Cette action s'inscrirait dans la limite des compétences d'IDFM en matière de sûreté et ne saurait donc impliquer, en particulier, une quelconque autorité sur les agents de la Suge et du GPSR ou une quelconque mission de supervision de leurs actions. La coordination de l'action des différents services internes de sécurité des opérateurs de transport et des forces de sécurité intérieure, que la présence d'agents d'IDFM au sein du CCOS est de nature à faciliter, continuerait de relever du seul préfet de police.

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

¹ Cette compétence mentionnée au 6° du I de l'article L. 1241-2 du code des transports.

CHAPITRE III UNE SÉCURISATION DE L'OFFRE DE SERVICE PAR LA TECHNOLOGIE

Article 8

Pérennisation de la faculté pour les agents de contrôle de faire usage de caméras-piétons

L'article 8 vise à pérenniser la faculté pour les agents de contrôle de faire usage de caméras-piétons. Celle-ci est aujourd'hui possible dans le cadre d'une expérimentation qui prend fin au 1^{er} octobre 2024.

Déjà expérimenté puis pérennisé pour les agents des services de sûreté de la SNCF et de la RATP, le dispositif est de nature à permettre une meilleure protection des agents et contribue à l'apaisement des situations problématiques. Les vidéos qui en sont issues constituent des preuves qui peuvent en outre accompagner les dépôts de plainte.

Si la pérennisation du dispositif ne peut donc qu'être approuvée, un risque juridique d'ordre procédural affecte toutefois le présent article, compte tenu de l'absence de remise formelle par le Gouvernement au Parlement d'un rapport dressant bilan de l'expérimentation.

La commission des lois a néanmoins souhaité conserver cet article, tout en insistant sur la nécessité pour le Gouvernement de remettre ce rapport dans les meilleurs délais et en tout état de cause au cours de la navette parlementaire. Les amendements identiques qu'elle a adoptés visent en outre, par souci de coordination avec le dispositif de l'article 2, à autoriser l'usage de caméras-piétons par les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP dans le cadre d'interventions menées sur la voie publique à la condition que l'enregistrement ait débuté au sein des emprises de transport.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

1. Le droit existant : une utilisation des caméras-piétons par les agents de contrôle autorisée à titre expérimental jusqu'au 1^{er} octobre 2024

Le recours à des caméras-piétons a d'abord été autorisé pour un nombre restreint d'acteurs de la sécurité, de façon expérimentale, puis pérennisé et progressivement étendu à une liste élargie d'agents.

En l'état du droit, l'utilisation de caméras-piétons est expressément autorisée par le législateur pour les agents de la police nationale et les militaires de la gendarmerie nationale¹ ainsi que pour les policiers municipaux².

¹ Article L. 241-1 du code de la sécurité intérieure.

² Article L. 241-2 du code de la sécurité intérieure.

Elle est également autorisée, s'agissant de la police du transport, pour les agents de la Sûreté générale de la SNCF (dite « Suge ») et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP¹. D'abord expérimentée dans le cadre de la loi dite « Le Roux - Savary »², cette autorisation a été pérennisée par la loi dite « sécurité globale » du 25 mai 2021³. Les conditions et finalités de ces captations d'images sont pour l'essentiel alignées sur celles régissant les caméras mobiles autorisées pour les forces de sécurité intérieure et jugées conformes à la Constitution⁴, à la différence que l'autorisation porte sur un périmètre géographique plus resserré : pour les agents de la Suge et du GPSR, 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.

Une étape supplémentaire a été franchie avec l'article 113 de la loi d'orientation des mobilités (dite « LOM ») du 24 décembre 2019⁵, prévoyant la mise en place **d'une expérimentation de l'usage des caméras-piétons** pour les agents assermentés des exploitants des services publics de transport (ou d'une entreprise de transport agissant pour le compte de cet exploitant), soit principalement **les agents de contrôle**⁶.

Les conditions et finalités de l'expérimentation sont alignées sur les conditions d'autorisation des agents de la Suge et du GPSR.

Dans le détail il est ainsi prévu que :

- sont susceptibles d'être enregistrées les interventions conduites lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées ;

- l'enregistrement n'est pas permanent ;

- les enregistrements ont pour finalité la prévention des incidents au cours des interventions, 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 ;

¹ Article L. 2251-4-1 du code des transports.

² Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs

³ Loi n° 2021-646 du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés.

⁴ Décision n° 2021-817 DC du 20 mai 2021, Loi pour une sécurité globale.

⁵ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

⁶ Le dispositif vise les agents mentionnés au 4° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports.

- 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 ;
- 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 ;
- 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 six mois ;
- les 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.

L'expérimentation devait initialement être menée entre le 1^{er} juillet 2020 et le 1^{er} juillet 2024. L'expérimentation a été ensuite prolongée jusqu'au 1^{er} octobre de la même année par la loi dite « JOP »¹.

Il est enfin prévu que l'expérimentation fasse l'objet d'un bilan de sa mise en œuvre dans les trois ans suivant son entrée en vigueur, afin d'évaluer l'opportunité du maintien de la mesure.

2. Le dispositif proposé : une pérennisation de l'autorisation d'utiliser des caméras-piétons pour les agents de contrôle

Le présent article vise à créer un **nouvel article L. 2241-6-1 du code des transports** visant à **pérenniser la faculté pour les agents de contrôle des opérateurs de transport d'utiliser des caméras-piétons**, selon des conditions et des finalités inchangées par rapport aux dispositions de l'article 113 précité de la LOM.

3. La position de la commission : une initiative bienvenue, dont l'adoption sera *in fine* conditionnée à la remise au Parlement d'un rapport bilan de l'expérimentation

Le dispositif proposé au présent article est à la fois opportun et bienvenu. Les opérateurs auditionnés par la rapporteure ont unanimement mis en avant la réelle utilité de l'usage des caméras-piétons pour les agents de contrôle. Un nombre important d'entre eux a pris part à l'expérimentation (voir encadré).

¹ Article 13 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions.

Liste des opérateurs ayant pris part à l'expérimentation de l'usage des caméras-piétons par leurs agents de contrôle en application de l'article 113 de la LOM

- Compagnie des Transports Strasbourgeois ;
- Groupe RATP (lignes de métro 4, 7 et 7 bis, une partie du réseau de surface francilien et hors d'Ile-de-France les réseaux Irigo d'Angers Loire Métropole, Bibus de Brest Métropole, TAC Mobilités d'Annemasse Agglomération, Agglobus de l'agglomération berruyère et Mistral de Toulon Provence Méditerranée) ;
- Keolis Amiens ;
- Keolis Bordeaux Métropole ;
- Keolis Dijon Mobilités ;
- Keolis Grand Nancy ;
- Keolis Hainaut Valenciennois ;
- Keolis Lille Métropole ;
- Keolis Lyon ;
- Keolis Pays d'Aix ;
- Keolis Rennes ;
- Keolis Sociétés des Autocars de Provence ;
- Keolis Tours ;
- Régie des Transports Métropolitains (RTM - Marseille) ;
- Régie des Transports Publics de l'Agglomération Toulousaine ;
- SNCF Voyageurs ;
- Société des Transports Urbains de Bourges (STU Bourges) ;
- Société Publique Locale des Transports Intercommunaux de Sambre-Avesnois (SPLTISA) ;
- Thalys (THI Factory) et Eurostar ;
- Transdev Alpilles Berre Méditerranée ;
- Transdev Cotentin ;
- Transdev IDF CSP Contrôle (incluant les réseaux Transdev de Seine Saint Denis, du bassin de Claye-Souilly, du bassin Chellois et du bassin de Gonesse / Arnouville) ;
- Transdev Le Havre ;
- Transdev Mobilités du Saint Quentinnois ;
- Transports de l'Agglomération de Montpellier (TAM) ;
- Transports de l'Agglomération Grenobloise (M TAG) ;
- Transports de l'Agglomération de Metz Métropole (TAMM).

Source : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

La rapporteure a également pu prendre connaissance d'un **bilan de l'expérimentation réalisé par la RATP, dont les résultats sont fortement positifs** (voir encadré).

Bilan de l'expérimentation de l'usage des caméras-piétons par leurs agents de contrôle en application de l'article 113 de la LOM par le Groupe RATP

L'expérimentation a été mise en œuvre à large échelle sur les réseaux du groupe RATP. Ainsi, à date :

- s'agissant des lignes 4 et 7/7 *bis* du métro parisien : 32 caméras ont été mises à disposition des équipes, parmi lesquelles 158 agents ont été formés à leur usage. Elles ont été utilisées dans le cadre de 2 055 opérations ;

- s'agissant du reste du réseau francilien : 90 caméras ont été mises en service au bénéfice de 200 agents. Elles ont été sorties à 1 519 reprises et activées à 304 reprises ;

- s'agissant des réseaux de surface non franciliens, 52 caméras ont été mises à la disposition de 138 agents.

Dans la très grande majorité des cas, les enregistrements font suite à des comportements menaçants, agressifs ou violents à l'égard des agents. Plus rarement, ils sont lancés dans le cadre d'un flagrant délit ou liés au fait que les agents sont en sous nombre ou bien à la configuration particulière des lieux. Bien que le cas soit rare, le déclenchement de la caméra a été effectué à la demande de l'usager dans sept cas recensés.

Le bilan met en avant le rôle joué par les caméras-piétons pour renforcer la sécurité des contrôleurs : 80 % des agents interrogés ont affirmé que les caméras jouent un rôle dissuasif et 60 % se sentent plus en sécurité avec le dispositif.

Si plusieurs dépôts de plaintes ont été enregistrés en mentionnant le numéro de la caméra individuelle utilisée pour filmer la situation, peu d'extractions ont été réalisées sur les réseaux exploités en Ile-de-France ou dans d'autres régions dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire.

Enfin, seules deux demandes d'accès aux enregistrements et d'anonymisation des données relatives aux personnes tierces (agents et autres voyageurs) ont été dénombrées.

Source : RATP, données transmises à la rapporteure

Si la pérennisation du dispositif ne peut donc qu'être approuvée, **un risque juridique d'ordre procédural affecte toutefois le présent article, compte tenu de l'absence de remise formelle par le Gouvernement au Parlement d'un rapport dressant bilan de l'expérimentation, condition sine qua non de sa pérennisation.** Cette exigence en matière d'expérimentation, qui découle de l'article 37-1 de la Constitution, a été rappelée par le Conseil constitutionnel, qui avait précisément censuré la disposition de la LOM autorisant le Gouvernement à généraliser l'autorisation de l'usage des caméras piétons par les agents de la Suge et du GPSR, avant que son expérimentation n'ait été évaluée¹.

La commission des lois a néanmoins souhaité conserver cet article, tout en **insistant sur la nécessité pour le Gouvernement de remettre ce rapport dans les meilleurs délais et en tout état de cause au cours de la navette parlementaire**, alors même que le délai fixé par la loi pour cette remise, soit le 1^{er} juillet 2023, est largement dépassé.

¹ *Décision n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019, Loi d'orientation des mobilités.*

Les amendements identiques COM-17 et COM-29 qu'elle a adoptés à l'initiative de sa rapporteure et du rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire visent en outre, **par souci de coordination avec le dispositif de l'article 2, à autoriser l'usage de caméras-piétons par les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP dans le cadre d'interventions menées sur la voie publique à la condition que l'enregistrement ait débuté au sein des emprises de transport.**

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

Article 8 bis (nouveau)

Expérimentation d'une faculté pour les conducteurs d'autobus et d'autocars de faire usage de caméras-piétons

L'article 8 *bis* a été introduit par la commission des lois à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il vise à autoriser, à titre expérimental et pour une durée de deux ans, l'usage de caméras-piétons pour les conducteurs d'autobus et d'autocars.

Le présent article vise à instituer, à compter du 1^{er} juillet 2024 et pour une durée de deux ans, une expérimentation de l'usage des caméras-piétons pour les conducteurs d'autobus et d'autocars. Il est issu de **l'amendement COM-29** du rapporteur pour avis déposé au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Philippe Tabarot, et de **l'amendement identique COM-5** de Jacqueline Eustache-Brinio.

Un tel dispositif a donné pleinement satisfaction s'agissant des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP ainsi que des agents de contrôle des opérateurs de transport, en ce qu'elle constitue à la fois un outil protecteur pour les agents et un facteur d'apaisement des situations.

Cette expérimentation serait mise en œuvre dans les mêmes conditions que pour les agents de contrôle, fixée en l'état du droit par l'article 113 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, et que l'article 8 de la présente proposition de loi tend à pérenniser¹, nonobstant certaines adaptations :

- les enregistrements auraient pour finalité la prévention des incidents au cours de l'exercice des missions des conducteurs ;

¹ Voir commentaire de l'article 8.

- ils pourraient être déclenchés lorsque la sécurité des conducteurs, des voyageurs ou des véhicules est menacée ;

- l'enregistrement ne peut avoir lieu hors des véhicules de transport public de personnes dans lesquels les conducteurs exercent leurs missions.

L'extension de l'autorisation du recours aux conducteurs d'autobus et d'autocars paraît pleinement opportune, compte tenu des risques spécifiques auxquels ces derniers sont confrontés. L'objet de l'amendement dont le présent article est issu relève que, selon le dernier rapport « Sûreté » de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) réalisé sur un panel de 127 entreprises (hors SNCF et RATP), le nombre d'agressions sur le personnel ayant donné lieu à un arrêt de travail est en hausse (+ 14 % entre 2021 et 2022), et rappelle également le drame survenu à Bayonne le 5 juillet 2020.

La mesure permet de surcroît de **satisfaire partiellement les objectifs de l'article 11** relatif à la captation du son dans les véhicules, que la commission a supprimé¹.

La commission a adopté l'article 8 *bis* **ainsi rédigé.**

Article 8 ter (nouveau)

Numéro d'alerte unique pour les usagers des services publics de transport ferroviaire

L'article 8 *ter* a été introduit par la commission des lois à l'initiative du rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Philippe Tabarot. Il vise la mise en place d'un numéro unique d'alerte pour les usagers des services publics de transport ferroviaire.

Le présent article vise la mise en place d'un numéro d'alerte unique pour les usagers des services publics de transport ferroviaire. Il est issu de **l'amendement COM-30** du rapporteur pour avis, M. Philippe Tabarot, déposé au nom la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Dans son objet, l'auteur rappelle que la SNCF a d'ores et déjà mis en place, en commun avec la RATP, un numéro unique d'alerte (appel ou SMS).

Toutefois, ainsi que l'aurait constaté la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT), certains nouveaux entrants

¹ Voir commentaire de l'article 11.

sur le réseau ferroviaire national ne recourraient pas à cette plateforme, de telle sorte que les voyageurs ne disposeraient pas d'un point d'entrée unique.

Compte tenu du caractère souvent urgent des situations signalées, le rapporteur pour avis a mis en avant la nécessité de mettre à disposition des voyageurs un numéro d'alerte unique et facilement identifiable, quel que soit l'opérateur réalisant le service de transport (TER, Intercités, TGV).

À cette fin, le présent article tend à modifier **les articles L. 2121-1-1, L. 2121-3 et L. 2121-12 du code des transports**, régissant respectivement la mise en œuvre des services de transport d'intérêt national organisés par l'État, des services de transport d'intérêt régional organisés par la région (la région) et des services de transport librement organisés par les entreprises ferroviaires. Dans le cadre de chacun de ces services, il serait ainsi prévu que les entreprises ferroviaires mettent en place un numéro téléphonique national unique permettant de recueillir et de procéder au traitement des signalements de voyageurs en matière de sûreté dans les réseaux de transport ferroviaire.

La commission ne peut que souscrire à cette initiative, qui est de nature à renforcer l'efficacité du continuum de sécurité dans les transports ferroviaires.

La commission a adopté l'article 8 <i>ter</i> ainsi rédigé.
--

Article 9

Utilisation de logiciels d'intelligence artificielle par le GPSR et la Suge pour assurer le traitement des réquisitions judiciaires

Partageant l'objectif d'une amélioration du traitement des réquisitions judiciaires par le GPSR et la Suge, la commission a validé le principe d'une utilisation de logiciels d'intelligence artificielle, tout en conférant à ces dispositions un caractère expérimental, sous contrôle du Parlement et de la CNIL. Elle a, en outre, restreint le champ de cette expérimentation à l'extraction et l'exportation d'images, afin de se prémunir de tout risque de délégation d'une compétence de police judiciaire à des agents de sécurité privée.

Elle a adopté l'article ainsi modifié.

1. Le souhait de la RATP et de la SNCF de bénéficier de logiciels de traitement algorithmique pour répondre plus rapidement aux réquisitions judiciaires

L'article 9 de la proposition de loi vise à **permettre aux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, compte tenu du nombre particulièrement important de réquisitions judiciaires qu'ils reçoivent quotidiennement, de recourir à des traitements algorithmiques pour améliorer les délais de réponse auxdites réquisitions.**

Ainsi, il est proposé, aux seules fins de réponse aux réquisitions judiciaires, pour 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, de permettre aux services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens de 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.

La rédaction initiale de l'article 9 de la proposition de loi prévoit **plusieurs conditions encadrant le recours à de tels logiciels :**

- seules les données issues des systèmes de vidéoprotection des espaces et véhicules de transport public de personnes peuvent être utilisées ;
- le traitement des données est réalisé sous le contrôle d'un agent de police judiciaire présent, physiquement, au sein du centre de traitement des enregistrements de vidéoprotection ;
- les logiciels sont déployés après consultation de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

Enfin, le droit d'opposition prévu à l'article 56 de la loi dite « informatique et libertés » ne serait pas applicable.

Interrogées sur ce point par la rapporteure, **la SNCF et la RATP ont confirmé leur souhait de se voir doter de moyens technologiques avancés pour faciliter le traitement des nombreuses réquisitions judiciaires auxquelles ils avaient quotidiennement à répondre.**

2. La position de la commission : autoriser la Suge et le GPSR a recourir à des logiciels de traitement algorithmique sous conditions et à titre expérimental

D'un constat partagé avec la Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ), la commission des lois a considéré, en premier lieu, que la rédaction initiale de l'article 9 **souffrait de difficultés juridiques de plusieurs ordres :**

- en premier lieu, les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP n'exercent **aucune prérogative de police judiciaire et ne sont, en conséquence, par habilités à procéder à des enquêtes.** Pour mémoire, en application des articles 230-20 à 230-27 du code de procédure pénale, les services de la police et de la gendarmerie nationales chargés d'une mission de police judiciaire ainsi que le service placé sous l'autorité du ministre du budget chargé d'effectuer des enquêtes judiciaires peuvent mettre en œuvre des logiciels destinés à faciliter l'exploitation et le rapprochement d'informations sur les modes opératoires réunies par ces services au cours de leurs enquêtes ;

- en deuxième lieu, **il n'est pas précisé que ces logiciels seraient utilisés en temps différé** alors que seule cette utilisation apparaît compatible avec l'objectif poursuivi de réponse à des réquisitions judiciaires ;

- en troisième lieu, si l'exposé des motifs semble envisager l'utilisation de ces traitements algorithmiques aux seules fins de répondre aux réquisitions judiciaires, **la rédaction initiale de l'article 9 inclut dans les finalités « le traitement de l'exercice du droit d'accès prévu à l'article l'article 49 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés » ;**

- en dernier lieu, **aucune mesure d'application réglementaire n'est prévue** quant à la désignation et la formation des agents susceptibles d'utiliser de tels logiciels.

Dès lors, bien qu'elle partage l'objectif poursuivi de réduction des délais de réponse aux réquisitions judiciaires nombreuses adressées à la SNCF et à la RATP, la commission a souhaité, d'une part, **rendre expérimentale l'utilisation de traitements algorithmiques sur des images issues des caméras des opérateurs de transports aux fins de répondre plus efficacement à des réquisitions judiciaires** et, d'autre part, **mieux définir son champ.**

Elle a, pour se faire, à l'initiative de sa rapporteure adopté **l'amendement COM-18**, qui prévoit à titre principal, **une expérimentation de dix-huit mois en vue de l'utilisation de traitements de données aux seules fins d'extraire et d'exporter** des images sollicitées dans le cadre de réquisitions judiciaires adressées à la SNCF et à la RATP, poursuivant l'unique objectif d'en raccourcir les délais de traitement et excluant ainsi toute délégation de compétence ou de mission de police judiciaire à ces agents ou l'exercice du droit d'opposition en matière de conservation des données personnelles.

En outre, la commission a souhaité que **les cas d'usage de cette expérimentation soient limitativement énumérés et restreints à l'extraction et l'exportation d'images issues des systèmes de vidéoprotection de ces entreprises**, sous le contrôle permanent d'un agent de police judiciaire et en temps différé, à l'exclusion, contrairement à ce que prévoyait la rédaction initiale de la proposition de loi, de la sélection des images, compétence inhérente à la mission de police judiciaire.

Une telle expérimentation serait, sur le modèle de celle existant pour le déploiement de la vidéo intelligence augmentée dans le cadre de la sécurisation des Jeux olympiques et paralympiques, **conduite par l'État, qui disposerait d'un monopole d'acquisition, encadré par des garanties quant au développement des logiciels utilisés**, et devrait fixer les conditions d'utilisation et de formation à l'utilisation de tels traitements par lesdits agents de la SNCF et de la RATP.

Par ailleurs, la commission a **assorti le dispositif expérimental de garanties complémentaires**, en particulier en excluant l'utilisation de données biométriques et en interdisant la mise en relation de ces traitements avec d'autres traitements existants afin d'encadrer l'utilisation de tels traitements et prévenir tout risque de détournement de ceux-ci.

Enfin, la commission a souhaité que cette expérimentation soit placée **sous le contrôle du Parlement**, qui serait informé tous les six mois des mesures prises ou mises en œuvre par la SNCF et la RATP. Conformément au cadre expérimental prévu par l'article 37-1 de la Constitution, le Gouvernement devrait adresser au Parlement un rapport final évaluant l'application de ces mesures et l'opportunité de les pérenniser ou de les modifier, notamment compte tenu des évolutions technologiques. Le rapport devrait être rendu au plus tard six mois avant la fin de l'expérimentation afin que le Parlement puisse en tirer toutes les conséquences nécessaires. Parallèlement, la CNIL serait chargée du contrôle de l'application de ces dispositions et pourrait, dans ce cadre, faire usage de prérogatives renforcées de contrôle et de sanctions.

Pour finir, davantage que de nouvelles facultés de recourir à des moyens technologiques offertes aux opérateurs de transports, la rapporteure appelle de ses vœux le développement, attendu de longue date y compris par les services de police judiciaire, **d'un « cloud numérique commun » afin que**

les opérateurs de transports puissent déposer facilement et sans coût leurs extractions d'images et de vidéos en réponse aux réquisitions judiciaires. Cela permettrait, en plus de mettre fin à la pratique de la gravure de DVD - aujourd'hui seule pratique admise - particulièrement chronophage pour les agents de la RATP et de la SNCF, aux officiers de police judiciaire, et ce à droit constant, de recourir à des traitements algorithmiques sur ces images sans avoir à déléguer ces moyens aux agents des services internes de sécurité des opérateurs.

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

Article 10 (Supprimé)

Traitement et collecte de certaines données sensibles en cas de flagrance par la Suge et le GPSR

En conclusion des auditions et du déplacement au sein du centre de sécurité de la RATP, la rapporteure n'a pas pu clairement établir la nécessité de légiférer afin de permettre aux agents de la Suge et du GPSR de collecter et traiter des données sensibles en cas d'infractions flagrantes. En conséquence, la commission a supprimé l'article 10.

1. Le souhait de la Suge et du GPSR de traiter et collecter des données sensibles en cas d'infractions flagrantes

L'article 10 de la proposition de loi vise à **permettre aux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP, dans le cadre de leur mission de prévention définie à l'article L. 2251-1 du code des transports, de traiter et collecter certaines données sensibles** telles que définies par la loi du 6 janvier 1978 dite « informatique et libertés »

Ainsi, il est proposé, pour les seuls besoins de leur mission de prévention et 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, de permettre aux services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de traiter et de collecter certaines données sensibles.

La rédaction initiale de l'article 10 de la proposition de loi encadre par **plusieurs conditions le recours à de tels traitements de données sensibles** : d'une part, ces données seraient collectées en temps réel, et d'autre part, leur conservation ne saurait excéder vingt-quatre heures à compter de leur collecte.

En outre, l'avant-dernier alinéa prévoit les modalités de transmission de ces données aux forces de sécurité intérieure.

Interrogées sur ce point par la rapporteure, **seule la RATP - et non la SNCF - a confirmé l'adéquation entre cette évolution législative et leurs besoins opérationnels**, expliquant faire face à une impossibilité de transmission d'informations sensibles entre son poste de commandement et ses agents déployés au sein des emprises immobilières ou des véhicules de transports.

2. La position de la commission : faute d'avoir pu établir la nécessité de légiférer sur ce point, supprimer cet article aux effets de bords nombreux et préjudiciables à l'ensemble des acteurs du continuum de sécurité

D'un constat partagé avec la direction des libertés publiques et des affaires juridiques du ministère de l'intérieur (DLPAJ), la commission des lois a constaté que l'article 31 de la loi du 6 janvier 1978 dite « informatique et libertés » prévoyait déjà **au bénéfice de toute personne morale ou physique, pour la seule poursuite des infractions flagrantes, la faculté de collecter et traiter des données sensibles pour le compte de l'État**, par dérogation au principe général d'interdiction de collecte et de traitement de telles données applicable à l'ensemble des personnes morales et physiques en application de l'article 6 de la loi précitée et de l'article 9 du Règlement général sur la protection des données (RGPD).

En outre, considérant qu'aucune règle spécifique en matière de traitement des données sensibles ne trouve à s'appliquer aux services internes de la SNCF et de la RATP et, de surcroît, **qu'aucune règle en vigueur ne leur interdit de le faire pour cette finalité, il n'apparaît pas opportun, aux yeux de la rapporteure, de prévoir un tel régime.**

Elle a estimé qu'il serait d'autant plus dangereux d'admettre un tel régime particulier pour ces services de sécurité en cela conduirait à la **création d'une nouvelle dérogation non plus attachée à la finalité poursuivie mais à la nature du bénéficiaire**, modifiant ainsi profondément les équilibres du RGPD comme de la loi dite « informatique et libertés ». Au surplus, une telle évolution impliquerait, par ricochet, la nécessité de modifier les dérogations à l'interdiction du traitement de données sensibles pour chacun des acteurs du continuum de sécurité.

Interrogée sur ce point, **la RATP n'a pas été en mesure de communiquer des éléments complémentaires à la rapporteure permettant d'infirmier un tel constat et d'identifier un obstacle juridique à la collecte de données sensibles en cas de poursuite d'une infraction flagrante par ces agents du GPSR.**

Pour l'ensemble de ces raisons et afin de prévenir des effets de bord particulièrement préjudiciables à la cohérence des dispositions applicables à l'ensemble des personnes morales et physiques en matière de traitement des données, la commission a, **par l'adoption d'un amendement COM-19 de la rapporteure, supprimé l'article 10.**

La commission a **supprimé l'article 10.**

Article 11 (Supprimé)

Captation et enregistrement du son dans les véhicules roulants de transport collectif

En conclusion des auditions et du déplacement au sein du centre de sécurité de la RATP, la rapporteure n'a pas pu clairement établir les gains opérationnels que certaines dispositions proposées pouvaient revêtir pour les agents de la Suge et du GPSR, a fortiori alors que d'autres instruments ou techniques moins attentatoires aux droits et libertés constitutionnellement garantis existent et sont suffisants pour atteindre les objectifs de lutte contre l'insécurité dans les transports.

En conséquence, la commission a supprimé l'article 11 qui tendait à permettre à la SNCF et à la RATP de sonoriser les véhicules roulants de transport collectif.

1. Afin de répondre aux besoins exprimés par les opérateurs et de renforcer la sûreté dans les transports, un dispositif visant à sonoriser les véhicules roulants de transport collectif

L'article 11 de la proposition de loi vise à **permettre aux opérateurs de transport public de voyageur, de capter, transmettre et enregistrer le son dans les matériels roulants qu'ils exploitent.**

Ainsi, il est proposé, **tant la captation et l'enregistrement en temps réel que la consultation, en différé, du son dans les matériels roulants affectés au transport collectif de voyageur.**

Plus précisément, il est prévu qu'après une annonce sonore annonçant le début de la captation, des enregistrements soient réalisés pour trois finalités : la compréhension et le traitement des incidents ou atteintes affectant la sécurité des personnes, le secours aux personnes et l'analyse des accidents et incidents liés à l'exploitation des matériels roulants. En complément, l'accès en temps réel à ces données sonores ne serait autorisé qu'en cas de déclenchement d'alarme, afin de permettre une levée de doute.

En outre, la consultation en différé de tels enregistrements serait autorisée dans le cadre d'une réponse à une réquisition judiciaire ou d'une enquête technique, étant entendu que les données sonores ainsi collectées seraient conservées trente jours hors de ces cas.

Enfin, les deux derniers alinéas de l'article 11 dans sa rédaction initiale prévoient les modalités des droits des tiers et des personnes concernées : d'une part, en prévoyant l'information par une signalétique spécifique du public dans les véhicules de transports et, d'autre part, en renvoyant à un décret en Conseil d'Etat pris après avis de la CNIL les modalités d'exercice des droits des personnes concernées en dehors du droit d'information.

Interrogées sur ce point par la rapporteure, **seule la RATP - et non la SNCF - a confirmé l'adéquation entre cette évolution législative et leurs besoins opérationnels**, expliquant que, dans certaines situations, notamment les cas d'agressions verbales, la vidéosurveillance n'était pas suffisante.

2. La position de la commission : supprimer une disposition qui constitue une atteinte à la vie privée disproportionnée au regard des bénéfices opérationnels escomptés

La commission a, à l'initiative de la rapporteure **et l'adoption d'un amendement COM-20, supprimé la faculté, ouverte par l'article 11, de capter le son au sein des matériels roulants en ce qu'elle constitue une atteinte à la vie privée disproportionnée au regard des bénéfices opérationnels escomptés.**

En l'occurrence, en conclusion des auditions et du déplacement au sein du centre de sécurité de la RATP, la rapporteure **n'a pas pu clairement établir les gains opérationnels que certaines dispositions proposées pouvaient revêtir pour les agents de la Suge et du GPSR**. Ainsi, une telle disposition permettrait de capter des paroles et conversations prononcées à titre privé au sein d'une rame de train ou de métro, sans que le besoin de légiférer sur ce point, justifié par des nécessités opérationnelles clairement établies et impossibles à atteindre par l'utilisation de moyens technologiques moins intrusifs, ne soit clairement démontré.

Au demeurant, en l'état du droit, **aucun dispositif de captation du son n'est autorisé - ni même demandé - pour les forces de sécurité intérieure pour assurer le bon exercice de leurs missions de police administrative générale** - la captation du son étant réservée à des techniques spéciales d'enquête soumises à une autorisation préalable de l'autorité judiciaire et avis de la CNCTR. Si l'usage des caméras-piétons combinant captation sonore et visuelle est admis, il apparaît que la nature de ce dispositif qui est déclenché par un agent, dans un cadre précis de contrôle et après une annonce, sur un périmètre limité aux interactions avec un policier ou un

gendarme, est profondément différente de celle d'un dispositif de captation de son intégré aux rames de train ou de métro.

Au surplus, la commission a considéré que **les garanties apportées par les dispositions ainsi proposées ne semblent pas suffisantes au regard de la grille d'analyse ancienne et constante établie par le Conseil constitutionnel** s'agissant de vidéoprotection et de vidéosurveillance, d'opérations de sonorisation et de fixation d'images¹. L'on pense en particulier aux restrictions à la visualisation de certains lieux, aux droits des tiers à l'accès et à la destruction des données ainsi captées.

Enfin, **les cas d'usage sont, en l'état de la rédaction, insuffisamment définis**, dès lors que la captation et l'enregistrement du son, s'ils ne sont pas permanents, sont possibles lorsqu'ils sont précédés d'une annonce annonçant leur mise en œuvre et que si l'accès en temps réel aux données sonores est strictement encadré, l'accès en différé est lui permanent et illimité.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commission a supprimé l'article 11.

La commission a supprimé l'article

¹ *Décision n° 94-352 DC du 18 janvier 1995, Loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité, considérant 3.*

CHAPITRE IV DE NOUVEAUX DISPOSITIFS PÉNAUX POUR MIEUX RÉPRIMER LES DÉLITS RELATIFS AUX TRANSPORTS

Article 12

Création d'un délit « d'incivilité d'habitude »

L'article 12 tend à créer un délit « d'incivilité d'habitude » en étendant à l'ensemble des infractions de nature contraventionnelle à la police du transport le régime pénal existant en matière d'infraction aux obligations tarifaires. Ainsi, le fait de commettre une même infraction à cinq reprises serait délictualisé.

La commission a adopté cet article, modifié par un amendement visant à assurer la sécurité juridique au regard du principe de légalité des délits et des peines, sans remettre en cause le dispositif de fond, qui est de nature à contribuer à la prévention des troubles à l'ordre public dans les transports.

1. Le droit existant : un délit « d'habitude » en matière d'infractions aux obligations tarifaires

L'article 15 de la loi dite « Le Roux - Savary » du 22 mars 2016¹, dont les dispositions sont codifiées à l'**article L. 2242-6 du code des transports**, a prévu la création d'un délit « d'habitude » en matière d'infractions aux obligations tarifaires.

Cet article dispose que le fait de voyager, de manière habituelle, dans tout moyen de transport public de personnes payant sans être muni d'un titre de transport valable est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende.

Il est précisé que l'habitude est caractérisée dès lors que la personne a fait l'objet, sur une période inférieure ou égale à douze mois, de plus de cinq contraventions pour avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété lorsque ces contraventions n'ont pas donné lieu à une transaction ayant pour effet d'éteindre l'action publique en application de l'article 529-3 du code de procédure pénale.

En l'état du droit, aucune autre infraction aux règlements de la police du transport n'entre dans le champ de ce délit « d'habitude ».

¹ Loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

2. Le dispositif proposé : un délit « d’habitude » étendu à l’ensemble des infractions de nature contraventionnelle aux règles de la police du transport

Le présent article tend à modifier l’**article L. 2242-6 précité du code des transports** de façon à étendre le délit « d’habitude » à l’ensemble des infractions de nature contraventionnelle aux règles de la police des transports.

Sont expressément visées les infractions prévues par décret en Conseil d’État et mentionnées **aux articles R. 2241-8 à R. 2241-32 du même code**. Les contraventions définies par ces articles appartiennent toutes à la troisième ou la quatrième classe (voir encadré).

Outre les infractions aux règles tarifaires, déjà visées par l’article L. 2246-1 du même code, cette liste comporte par exemple l’exploitation ou la distribution commerciale d’objets quelconques dans les emprises sans titre d’occupation du domaine ferroviaire ou à bord des trains, le fait de s’introduire en état d’ivresse manifeste dans les espaces ou véhicules de transport, la mendicité, le fait de fumer ou de vapoter dans les véhicules *etc.*

Ces infractions peuvent être constatées par les agents chargés de la police du transport limitativement énumérés par la loi¹, à savoir :

- les fonctionnaires ou agents de l’État assermentés missionnés à cette fin et placés sous l’autorité du ministre chargé des transports ;
- les agents assermentés missionnés de l’établissement public de sécurité ferroviaire ;
- les agents assermentés missionnés du gestionnaire d’infrastructures de transport ferroviaire et guidé ;
- les agents assermentés de l’exploitant du service de transport ou les agents assermentés d’une entreprise de transport agissant pour le compte de l’exploitant ;
- les agents assermentés missionnés des services internes de sécurité de la SNCF (dite « Suge ») et du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP ;
- les agents de police municipale ;
- les agents assermentés de SNCF Réseau.

Ainsi, le fait de faire l’objet de cinq contraventions ou plus pour l’une de ces infractions sur une période de douze mois serait constitutif d’un délit puni de six mois d’emprisonnement et de 7 500 euros d’amende.

¹ Article L. 2241-1 du code des transports.

Les infractions mentionnées aux articles R. 2241-8 à R. 2241-32 du code des transports

- le fait pour toute personne de pénétrer dans un espace dont l'accès est réservé aux détenteurs d'un titre de transport ou de voyager sans être munie d'un titre de transport valable complété, s'il y a lieu, par les opérations incombant au voyageur telles que compostage, validation ou apposition de mentions manuscrites. Toutefois, cette infraction n'est pas constituée si le voyageur qui ne dispose pas d'un titre de transport valable prend contact, immédiatement après le début du voyage, avec les agents de l'exploitant en vue d'acquiescer un tel titre et s'acquiesce de son paiement à bord du train, lorsque cette possibilité n'est pas limitée ou refusée conformément au paragraphe 4 de l'article 9 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;
- le fait pour toute personne de circuler, sans autorisation, sur des engins motorisés ou non, à l'exception des moyens de déplacement utilisés par les personnes à mobilité réduite dans les espaces et véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises, hors les cas où ces faits sont commis de façon intentionnelle dans les lieux et selon les circonstances prévus au 5° de l'article L. 2242-4 ;
- sous réserve des dispositions de l'article L. 1112-9, le fait pour toute personne d'introduire un animal dans les véhicules affectés au transport public de voyageurs. Toutefois, cette infraction n'est pas constituée s'agissant d'animaux domestiques de petite taille convenablement enfermés, ainsi que des chiens muselés et tenus, et admis à ce titre par l'exploitant dans ces véhicules ;
- le fait pour toute personne de se livrer à l'exploitation ou à la distribution commerciale d'objets quelconques dans les cours ou bâtiments de gares sans disposer d'un titre d'occupation du domaine public ferroviaire ;
- le fait pour toute personne de se livrer à l'exploitation ou à la distribution commerciale d'objets quelconques à bord des trains sans avoir conclu au préalable un contrat autorisant la réalisation de la prestation commerciale ou de la distribution d'objets ;
- le fait pour toute personne d'enlever ou de détériorer les étiquettes, cartes, pancartes ou inscriptions intéressant le service de transport public de voyageurs ou de marchandises, ainsi que la publicité régulièrement apposée dans les gares et les véhicules ou les zones d'affichage prévues à cet effet dans les espaces et véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises ;
- le fait pour toute personne de se servir sans motif légitime d'un signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de l'exploitant, de modifier ou de déranger, sans autorisation, le fonctionnement normal des équipements installés dans ces espaces ou véhicules, ou d'abandonner ou de déposer, sans surveillance, des matériaux ou objets, hors les cas où ces faits sont commis de façon intentionnelle dans les lieux et selon les circonstances prévus par les 1°, 2°, 5° et 8° de l'article L. 2242-4, à aux articles L. 2242-4-1 et L. 2242-4-2 ;
- le fait pour toute personne, dans les espaces et véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises, de cracher, d'uriner en dehors des espaces prévus à cet effet ou de détériorer ou de souiller de quelque manière que ce soit ces espaces, ces véhicules ou le matériel qui s'y trouve ;
- le fait pour toute personne de s'introduire ou de se maintenir dans les espaces ou véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises en état d'ivresse manifeste ;
- le fait pour toute personne de mendier sur le domaine public ferroviaire et à bord des trains ;

- le fait pour toute personne de fumer dans un véhicule affecté au transport public de voyageurs ou dans un espace affecté au transport de voyageurs ou de marchandises accessible au public, hors d'un emplacement mis à la disposition des fumeurs ;
- le fait pour toute personne de faire usage, sans autorisation, d'appareils ou instruments sonores, ou de troubler la tranquillité d'autrui par des bruits ou des tapages dans les espaces et véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises ;
- le fait pour toute personne de ne pas respecter les mesures de police destinées à assurer le bon ordre et la sécurité publique dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public ;
- le fait pour toute personne d'introduire tout bagage ne comportant de manière visible la mention des nom et prénom du voyageur dans les catégories de véhicules affectés au transport public de voyageurs désignées par arrêté du ministre chargé des transports. Cette disposition ne s'applique pas aux effets ou menus objets que le voyageur conserve à sa disposition immédiate ;
- le fait pour toute personne de s'installer à une place déjà réservée régulièrement par un autre voyageur, sauf accord de celui-ci, dans les véhicules affectés au transport public de voyageurs ;
- le fait pour toute personne de vapoter dans les moyens de transport collectifs fermés ;
- le fait pour toute personne d'occuper un emplacement non destiné aux voyageurs, par elle-même ou en installant ou déposant ses bagages ou tout autre objet, de se placer indûment dans les espaces ayant une destination spéciale ou d'entraver la circulation dans les couloirs ou l'accès des compartiments ;
- sans préjudice des dispositions de l'article L. 1252-1, le fait pour toute personne d'accéder aux véhicules en portant ou transportant des matières ou objets qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gêner ou incommoder les voyageurs ;
- le fait, pour une personne autorisée à porter ou transporter une arme à feu, d'accéder aux véhicules affectés au transport public de voyageurs avec cette arme sans que celle-ci ne satisfasse à la triple condition d'être non chargée, démontée et maintenue dans un étui ou une mallette fermée. Cette disposition n'est pas applicable à certaines catégories d'agents visés à l'article R. 2241-31 sous réserve d'être en mesure de justifier de leur qualité, conserver avec elles des armes à feu chargées ;
- le fait pour toute personne d'empêcher la fermeture des portes d'accès immédiatement avant le départ ou de les ouvrir après le signal de départ pendant la marche et avant l'arrêt complet du véhicule, d'entrer ou de sortir du véhicule, autrement que par les accès aménagés à cet effet et placés du côté où se fait la montée ou la descente du véhicule, de monter ou de descendre du véhicule ailleurs que dans les gares, stations, haltes ou aux arrêts fixés et publiés à l'avance ou décidés par le conducteur dans le cadre d'un dispositif de descente à la demande ou lorsque le véhicule n'est pas complètement arrêté, de passer d'une voiture à une autre autrement que par les passages prévus à cet effet, de se pencher en dehors des véhicules ou de rester sur les marchepieds pendant la marche, de prendre place ou de demeurer dans le véhicule au-delà du terminus ;
- le fait pour toute personne de voyager sans titre de transport adéquat dans un train dans lequel le titre de transport ne peut être utilisé que pour un trajet à effectuer à la date et dans le train indiqués ;
- le fait pour toute personne à bord des trains transportant des véhicules routiers et leurs passagers de faire fonctionner le moteur d'un véhicule en dehors des opérations de chargement et de déchargement, de procéder à des actions de réparation ou d'entretien des véhicules, de manipuler le chargement des véhicules ou, lorsque son transport est autorisé,

tout objet ou substance susceptible de créer des risques pour la sécurité, notamment en ce qui concerne les produits chimiques, les carburants et le gaz ou, , à bord des trains dans lesquels l'acheminement des personnes et des véhicules s'effectue séparément, de ne pas rejoindre les compartiments voyageurs ;

- le fait pour toute personne qui franchit ou s'apprête à franchir une voie traversée à niveau de ne pas, à l'approche d'un train ou de tout autre véhicule circulant sur les rails, dégager immédiatement la voie, s'en écarter et en écarter les animaux qu'elle conduit de manière à lui livrer passage ;

- le fait pour toute personne d'utiliser, sans autorisation, les véhicules affectés au transport public de voyageurs comme des engins de remorquage ;

- le fait pour toute personne de refuser d'obtempérer aux injonctions adressées par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 pour assurer l'observation des dispositions du présent article.

2. La position de la commission : un dispositif bienvenu pour lutter contre les incivilités, mais dont il convient de garantir la sécurité juridique

La lutte contre les incivilités dans les transports constitue un enjeu de politique publique important, et ce à plusieurs titres. Outre la prévention des troubles à l'ordre public, elle permet aussi l'amélioration de l'attractivité des réseaux de transport et, par conséquent, favorise le report modal nécessaire à la transition écologique.

Il ressort des auditions conduites que la multiplication des incivilités, sous diverses formes, constitue un irritant fort pour les usagers, qui reste toutefois mal appréhendé par le droit pénal existant.

S'il serait disproportionné de délictualiser une simple infraction aux règlements de la police du transport, la répétition à de multiples reprises d'une même infraction, qui témoigne d'un comportement nuisible pour l'ordre public comme pour le bon fonctionnement du service public, justifie pleinement une sanction renforcée.

Les données communiquées par la SNCF à la rapporteure attestent du caractère massif des incivilités commises sur les réseaux, ainsi que de l'aggravation du phénomène (voir tableau *infra*) : 305 253 cas ont ainsi pu être recensés en 2023, contre 96 083 en 2015. La SNCF a en particulier dénombré, en 2023, 450 nouveaux cas de contrevenants aux règles tarifaires éligibles à une poursuite pour délit « d'habitude » au sens du droit existant, qu'elle n'engage toutefois qu'à partir de 8 procès-verbaux sur douze mois, seuil résultant d'une politique interne destinée à ne pas surcharger les tribunaux.

Au titre de l'année 2023, la RATP recense quant à elle 343 958 procès-verbaux. La même année, 256 nouvelles personnes ont été identifiées comme « éligibles » à une poursuite au titre du délit d'habitude.

Cas d'incivilités recensées sur les réseaux gérés par la SNCF depuis 2015

(nombre de cas)

Type d'incivilité	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
Abandon objet	1 060	2 815	4 388	4 705	5 685	5 084	8 102	9 936	10 429	52 204
Altercation	2 742	4 274	5 439	5 590	5 446	3 743	5 241	5 383	5 612	43 470
Autre infraction	3 490	196	187	79	181	162	228		426	4 949
Circulation Marchepieds tampons	136	178	202	160	120	65	157	145	51	1 214
Cracher	1 036	1 400	1 665	1 787	1 877	1 115	1 286	1 927	2 316	14 409
Délit de dénonciation		2	21	27	43	23	20	26	51	213
Distribution écrits / objets, apposition d'affiche	191	167	171	175	234	165	321	266	311	2 001
Enlèvement étiquettes, pancartes	12	21	32	17	9	13	15	12	19	150
Enquête, sondage	207	174	175	195	264	187	255	285	406	2 148
Entrave à la circulation	104	195	117	475	406	292	200	224	432	2 445
Entrave circulation couloir	76	51	67	60	132	50	112	311	438	1 297
Entrave fonctionnement trottoir roulant	29	27	35	32	62	21	22	19	26	273
Etat d'ivresse	5 626	7 221	8 263	8 357	8 514	5 918	7 208	6 812	7 425	65 344
Fausse qualité		4	71	101	115	54	105	101	136	687
Franchissement CAB	10 609	9 555	8 903	11 110	13 961	10 330	10 988	14 449	19 568	109 473
Fumer	14 514	17 126	23 935	26 873	35 654	24 551	35 011	43 364	53 529	274 557
Instrument sonore	2 499	3 448	5 932	6 932	10 784	6 880	10 883	19 560	31 534	98 452
Introduction animal	541	950	1 258	1 986	4 231	2 742	2 873	5 208	6 043	25 832
introduction objets dangereux	583	1 064	1 475	1 447	1 903	1 658	2 543	3 642	4 146	18 461
Intrusion	11 596	12 378	13 644	17 011	16 344	14 580	17 090	17 039	18 768	138 450
Mendiant/Quêteur	5 771	8 165	10 909	10 507	11 258	6 197	7 571	10 353	12 390	83 121
Montée descente du train non autorisée	118	172	219	192	249	172	200	293	281	1 896
Obst fonct portes compartim ou d'intercirculation	39	97	65	78	129	60	62	58	33	621
Principe affectation Lieux	2 864	5 363	10 211	12 933	16 849	143 663	189 962	89 988	22 203	494 036
Refus d'obtempérer	723	872	1 144	1 456	1 671	2 037	2 200	1 990	2 135	14 228
Revente / Trafic de stupéfiant	215	272	341	362	462	386	455	292	292	3 077
Se pencher hors portière	34	10	30	26	24	10	4	10	12	160
Souillure	17 163	18 615	26 984	27 998	34 965	18 269	24 710	36 377	44 091	249 172
Survol de drone			9	15	14	5	12	26	26	107
Traversée de voie	7 017	7 089	8 400	10 271	13 825	10 743	13 546	12 477	12 856	96 224
Trouble	2 691	8 600	9 908	12 246	15 966	12 147	16 992	20 075	21 671	120 296
Usage stupéfiant	1 057	1 396	1 792	1 549	1 651	1 107	1 513	1 299	1 158	12 522
Usage vélo, roller, trottinette, scooter, moto	2 053	2 803	5 039	6 333	12 702	8 141	10 462	17 179	21 251	85 963
Vendeur à la sauvette	1 287	1 598	2 015	2 123	2 099	2 270	4 042	5 215	5 188	25 837
Total	96 083	116 298	153 046	173 208	217 829	282 840	374 391	324 341	305 253	2 043 289
Evolution A / A-1		21,0%	31,6%	13,2%	25,8%	29,8%	32,4%	-13,4%	-5,9%	

Note : la typologie « Principe d'affectation des lieux » intègre les faits relatifs au non-respect des dispositions sanitaires liées au COVID19 (non-port du masque et absence d'autorisation de déplacement).

Source : SNCF, données transmises à la rapporteure

Certes, la mise en œuvre du délit d'habitude se heurte à certaines difficultés opérationnelles importantes, relevées par la direction des affaires criminelles et des grâces dans ses échanges avec la rapporteure, dès lors que divers agents sont chargés de constater les contraventions (policiers, gendarmes, agents de la SNCF ou encore de la RATP) et qu'ils ne disposent pas d'une base de données commune leur permettant d'effectuer des recoupements.

Le constat de la montée des incivilités justifie toutefois pleinement la prise de mesures destinées à mieux les dissuader et les sanctionner.

L'amendement COM-21, adopté à l'initiative de la rapporteure, vise à **garantir sa sécurité juridique** des dispositions proposées en énumérant directement dans le dispositif législatif la liste des infractions dont la répétition peut être constitutive d'un délit d'habitude.

En effet, le renvoi, prévu par le présent article dans sa rédaction initiale, aux dispositions de la partie réglementaire du code des transports pour la définition des faits constitutifs du délit n'est pas conforme au principe de légalité des délits et des peines découlant de l'article 8 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 et de l'article 34 de la Constitution, aux termes duquel « *la loi fixe les règles concernant (...) la détermination des crimes et délits ainsi que les peines qui leur sont applicables* ». Il résulte de ces dispositions, selon une jurisprudence clairement établie du Conseil constitutionnel, « *la nécessité pour le législateur de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire* »¹.

Dans le souci de préserver la proportionnalité de la sanction, l'amendement précise également que « l'habitude » au sens de l'article L. 2242-6 du code des transports résultant du présent article n'est constituée que dans le cas de la répétition d'une même infraction.

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

¹ *Décision n° 80-127 DC du 20 janvier 1981, Loi renforçant la sécurité et protégeant la liberté des personnes ; Décision n° 2004-492 DC du 2 mars 2004, Loi portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.*

Article 13

**Création d'une peine complémentaire d'interdiction
de paraître dans les transports en commun**

La commission a, à l'initiative du rapporteur, modifié cet article afin de reprendre une disposition adoptée par le Sénat dans le cadre de l'examen du projet de loi n° 2731 (2019-2020) relatif au Parquet européen et à la justice pénale spécialisée. Il vise à introduire opportunément une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun pour les auteurs de crimes et délits dès lors que ceux-ci auraient été commis dans ces espaces.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

1. La création d'une nouvelle peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun

L'article 13 tend à **créer une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun au sein d'un nouvel article L. 1633-1 du code des transports.**

Cette peine complémentaire interdit à une personne majeure de paraître « *dans un ou plusieurs réseaux de transport public déterminés par la juridiction ou dans les lieux permettant l'accès à ces réseaux* ». La nécessité de créer cette nouvelle peine est justifiée **par le souhait de compléter la palette des mesures permettant la sanction effective des infractions commises à titre habituel dans les transports en commun, telles que les agressions sexuelles (cas des « frotteurs ») ou les vols à la tire commis par des pickpockets.**

La commission de certaines infractions dans les transports en commun constitue déjà une circonstance aggravante. C'est notamment le cas pour le vol (7° de l'article 311-4 du code pénal), les violences (art. 222-12, 222-13 du même code) ou l'outrage sexiste (art. 621-1 du même code). Néanmoins, l'état actuel du droit ne permet pas de se fonder sur cette circonstance pour empêcher l'accès effectif aux transports en commun de la personne reconnue coupable. Ainsi, la peine complémentaire d'interdiction de séjour déjà prévue à l'article 131-31 du code pénal emporte la « *défense de paraître dans certains lieux déterminés* » mais les véhicules de transport qui composent les réseaux de transport public ne peuvent être qualifiés de « lieux ».

L'article 13 de la proposition de loi tend à **créer une nouvelle peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun** au sein d'un nouvel article L. 1633-1 du code des transports applicable aux personnes condamnées pour de faits « *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* », lorsque ces faits constituent un crime ou un

des délits suivants, commis en état de récidive légale : violences (articles 222-11 à 222-13 du code pénal), agressions sexuelles (articles 222-22 à 222-22-2 du code pénal), exhibition et harcèlement sexuels (articles 222-32 et 222-33 du code pénal), certains cas de vols (articles 311-1 à 311-6 du code pénal) et d'extorsion (articles 312-1 et 312-2 du code pénal) ainsi que certains délits dits « de presse » (articles 24, 29 et 32 de la loi du 29 juillet 1881).

Il reprend le dispositif d'un **amendement du Gouvernement adopté en première lecture et portant article additionnel au projet de loi d'orientation des mobilités**, examiné en 2019 au Parlement et devenu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Cet article 104 a été censuré par le Conseil Constitutionnel, sur le fondement de l'article 45 de la Constitution, dans la mesure où il ne présentait pas de lien, même indirect, avec le texte et était à ce titre un « **cavalier législatif** »⁵⁵⁽²⁾. Faisant suite à cette censure, le Gouvernement avait réintroduit à l'article 11 du projet de loi n° 2731 (2019-2020) relatif au Parquet européen et à la justice pénale spécialisée, des dispositions similaires, qui n'avaient finalement pas été retenues, malgré leur vote par le Sénat, par la commission mixte paritaire.

Cette peine complémentaire consisterait, pour la personne majeure reconnue coupable, à être interdite de « paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public déterminés par la juridiction ou dans les lieux permettant l'accès à ces réseaux ». Cette description couvrirait ainsi les véhicules affectés au transport, mais également les gares ou stations d'accès. Elle ne pourrait être prononcée que pour une durée maximum de trois ans à compter de la déclaration de culpabilité.

Consciente du caractère particulièrement contraignant d'une telle peine lorsqu'elle s'applique à des personnes ne disposant pas d'autres moyens de transport, les auteurs de la proposition de loi ont précisé que **cette interdiction pouvait concerner « tout ou partie » du réseau de transport** et prévoir que **la peine puisse être suspendue ou fractionnée par le parquet en cours d'exécution**. Ces deux dispositions poursuivent donc un double objectif : d'une part, garantir que la peine complémentaire puisse s'adapter aux éventuels changements intervenus dans la vie de la personne condamnée ; d'autre part, que la peine prononcée soit strictement adaptée aux impératifs de la vie privée, professionnelle et familiale de la personne condamnée et ne constitue pas une interdiction obligatoirement générale de paraître dans les transports en commun.

Le manquement à l'interdiction de paraître constituerait en lui-même un délit puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende, en application de l'article 434-41 du code pénal auquel renverrait le nouvel article L. 1633-1 du code des transports que tend à créer le présent article 15.

2. La position de la commission : rétablir le dispositif déjà voté à deux reprises par le Sénat

Ainsi, il est apparu à la commission que **cette mesure permettait ? tout en présentant des garanties importantes, de compléter utilement l'arsenal pénal existant** afin de protéger les lieux spécifiques et particulièrement soumis à des menaces sécuritaires de toute nature que sont les transports en commun.

À l'initiative du rapporteur, elle a toutefois procédé à plusieurs modifications de l'article 13 afin **de reprendre les dispositions déjà votées à deux reprises par le Sénat**, notamment, dans le cadre de l'examen du projet de loi n° 2731 (2019-2020) relatif au Parquet européen et à la justice pénale spécialisée.

Pour ce faire, **par l'adoption de l'amendement COM-22 de la rapporteure**, la commission a :

- limité le champ d'application de la peine complémentaire en excluant les infractions liées aux « délits de presse » ;
- complété l'intitulé du chapitre nouvellement créé dans le code des transports ;
- facilité la transmission de l'identité des personnes faisant l'objet d'une telle interdiction de paraître par les autorités administratives aux entreprises de transports collectifs, en particulier la SNCF et la RATP.

La commission a adopté l'article 13 ainsi modifié .
--

Article 14

Délictualisation de l'oubli par négligence d'objets et de bagages dans les transports en commun

Partageant le constat d'une augmentation préjudiciable du nombre d'objets abandonnés par négligence ayant des conséquences directes sur l'exploitation des trains et impliquant le déploiement de périmètres de sécurité, la commission a favorablement accueilli les dispositions de l'article 14 visant à délictualiser l'oubli par négligence d'objets et de bagages dans les transports en commun. Elle a, toutefois, veillé à la cohérence du dispositif en délictualisant, en miroir, l'abandon volontaire d'objets ou de bagages et en réservant à ce seul cas, la procédure d'amende forfaitaire délictuelle.

La commission a adopté cet article ainsi modifié.

Face à l'augmentation significative du nombre d'objets délaissés sur les réseaux de transport et aux conséquences préjudiciables pour l'exploitation de ces moyens de transport collectif engendrés par lesdits oublis, l'article 14 de la proposition de loi tend à **délictualiser le fait d'abandonner par imprudence, inattention ou négligence des matériaux ou objets dans les emprises immobilières affectées au transport collectif de voyageurs ou dans les véhicules de transport.**

Un tel délit, **en ce qu'il sanctionne la négligence, ne serait constitué qu'en raison des conséquences, particulièrement dommageables, induites par le comportement fautif** - à savoir l'oubli de bagage ou d'objet - qui devraient être doublement caractérisées par :

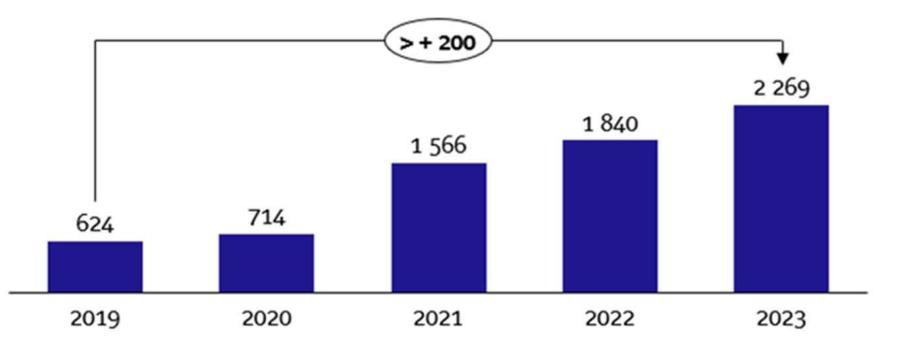
- d'une part, appliquer **la mise en œuvre d'un périmètre de sécurité** défini par les forces de sécurité intérieure ou d'un périmètre de précaution mis en place par l'opérateur de transport ;
- d'autre part, avoir pour conséquence directe **d'entraver la circulation des trains.**

Aux termes des deux derniers alinéas de l'article 14 de la proposition de loi, il serait sanctionné de **3 750 euros d'amende, et pourrait faire l'objet d'une amende forfaitaire délictuelle** dont le montant serait de 300 euros - avec des modulations fixées à 250 et 600 euros.

Partageant pleinement l'objectif de l'article 14 visant à réprimer plus sévèrement les oublis de bagages sur les réseaux de transports dès lors qu'ils en perturbent l'exploitation, la commission des lois a **accueilli favorablement une telle évolution législative qui répond à l'évolution des modes opératoires des contrevenants.**

En effet, interrogée sur ce point, la RATP a signalé qu'en 2023, 2 269 objets avaient été délaissés sur le réseau ferré, **soit une augmentation de plus de 200 points de pourcentage depuis 2019**. Elle a également précisé qu'en 2023, 46 % des objets délaissés avaient entraîné une interruption de trafic, aboutissant ainsi à un total de 512 heures d'interruption de trafic sur le réseau RATP pour cette seule année.

Nombre de colis abandonnés par an sur le réseau RATP



Source : d'après les informations communiquées par RATP à la rapporteure de la commission des lois du Sénat

La commission a, par l'adoption des deux **amendements COM-23 et COM-34** de la rapporteure et du rapporteur pour avis, **souhaité améliorer la cohérence juridique du dispositif proposé**.

Ainsi, par cohérence avec la délictualisation et l'élévation du *quantum* de peine encouru en cas d'abandon involontaire d'un bagage ou d'un objet, elle a souhaité **délictualiser et relever le quantum de peine encouru en cas d'abandon intentionnel de bagage ou objet**. En effet, la rédaction initiale, de façon paradoxale aboutissait à sanctionner moins sévèrement l'abandon volontaire d'objets ou de matériaux - qui demeuraient, en application de l'article R. 2241-13 du code des transports, sanctionnés d'une contravention de quatrième classe -, que l'abandon à raison de la négligence, alors sanctionné d'une contravention de cinquième classe.

Article R.2241-13 du code des transports

« Dans les espaces et véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises, il est interdit à toute personne :

« 1° De se servir sans motif légitime d'un signal d'alarme ou d'arrêt mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de l'exploitant ;

« 2° De modifier ou de déranger, sans autorisation, le fonctionnement normal des équipements installés dans ces espaces ou véhicules ;

« 3° D'abandonner ou de déposer, sans surveillance, des matériaux ou objets.

« Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de **la quatrième classe**.

« Les contraventions prévues au premier alinéa ne sont pas applicables lorsque les faits sont commis de façon intentionnelle dans les lieux et selon les circonstances prévues par les 1°, 2°, 5° et 8° de l'article L. 2242-4. »

Au surplus, afin de renforcer l'opérationnalité du dispositif proposé, la commission a souhaité **réserver la procédure d'amende forfaitaire délictuelle aux seuls cas où l'abandon ou l'oubli de bagage est intentionnel et volontaire**, considérant que le cas d'un abandon par négligence est de nature à ne permettre que rarement, en pratique, la sanction immédiate du contrevenant. *A contrario*, le dispositif initial aboutirait, en l'état, à ne le sanctionner que dès lors qu'il signifierait, de bonne foi, un tel abandon en vue de la restitution de son bagage ou objet perdu non-intentionnellement.

La commission a adopté l'article 14 ainsi modifié.

Article 15

Création d'un délit de « bus-surfing » et de « train-surfing »

Faisant le constat de détournements particulièrement dangereux des véhicules de transports collectifs, la commission a, à l'initiative du rapporteur, accepté sous réserve d'une clarification rédactionnelle, la création d'un délit de « *bus-surfing* » et de « *train-surfing* ». Elle a adopté cet article ainsi modifié.

Partant du constat d'une augmentation des faits de « bus-surfing » et de « train-surfing » consistant à faire un usage détourné et parfois très médiatisé des véhicules ferroviaires et routiers de transport collectif, l'article 15 de la proposition de loi vise à **créer un nouveau délit réprimant de tels comportements**. En effet, interrogée sur ce point par la rapporteure, la RATP a dénombré plus de 70 faits de cette nature sur la seule année 2023.

Pour ce faire, il est proposé d'ajouter à l'article L. 2242-4 du code des transports qui prévoit l'ensemble des infractions à la police des transports ferroviaires sanctionnées **d'une peine de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 3 750 euros d'amende, le fait 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**. Est également possible de recourir au mécanisme de l'amende forfaitaire délictuelle pour sanctionner ces délits, y compris en

cas de récidive - amende d'un montant de 300 euros susceptible d'être majorée à 600 euros et minorée à 250 euros.

Jugeant cette évolution de l'arsenal pénal particulièrement bienvenue, la commission des lois a souhaité, par l'adoption d'amendements identiques COM-24 et COM-33 de la rapporteure et du rapporteur pour avis, d'une part, s'assurer que le délit nouvellement créé de *bus et train surfing* **trouve à s'appliquer dans le cadre du transport ferroviaire comme routier** et, d'autre part, **permettre le prononcé d'une amende forfaitaire délictuelle pour améliorer l'effectivité de la réponse pénale à l'encontre de ce type de comportement.**

Ainsi, sans modifier ni la caractérisation du délit ni le *quantum* de peine proposés par l'auteur de la proposition de loi, la commission a estimé plus opportun d'inscrire ce délit autonome dans le titre applicable à l'ensemble des modes de transport collectif et de prévoir expressément la possibilité d'éteindre l'action publique au moyen du mécanisme de l'AFD.

La commission a adopté l'article 15 ainsi modifié.

CHAPITRE V CRÉATION D'UN FICHIER ADMINISTRATIF POUR CENTRALISER LES AUTEURS D'INFRACTIONS DANS LES TRANSPORTS

Article 16

Création d'un fichier au bénéfice des agents de la Suge et du GPSR réunissant les données des contrevenants à la police des transports

La commission a, à l'initiative du rapporteur, substitué à la rédaction de la proposition de loi visant à créer un fichier au bénéfice des agents de la Suge et du GPSR non habilités à procéder à des contrôles d'identité, un dispositif facilitant la transmission des procès-verbaux dressés par ces agents au ministère public afin, notamment, de faciliter la constatation de l'interdiction de paraître dans les transports en commun introduite à l'article 13 de la proposition de loi.

Elle a adopté l'article ainsi modifié.

L'article 16 de la proposition de loi tend à **créer un nouveau fichier administratif afin, aux termes de l'exposé des motifs, de « centraliser les auteurs d'infractions dans les transports »**.

Créée au bénéfice des agents de la Suge et du GPSR, un tel fichier aurait **une double finalité** : la constatation d'une violation de la peine complémentaire d'interdiction de paraître créée par l'article 13 de la proposition de loi et la constatation du délit d'habitude, dans sa rédaction issue de la proposition de loi et couvrant les infractions tarifaires et comportementales dans les transports en commun.

Un tel fichier, placé sous le contrôle du ministre chargé des transports, **réunirait les informations suivantes** :

- données d'état civil ;
- adresse du domicile de l'individu ;
- date et nature de l'infraction commise dans les transports en commun ;
- décision judiciaire ayant condamné l'individu à une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun.

De telles données seraient **conservées six ans en matière délictuelle et vingt ans en matière criminelle et ce, indépendamment de la peine effectivement prononcée** à l'encontre de l'individu s'étant rendu coupable d'un délit ou d'un crime dans les transports en commun.

La commission n'a pas jugée opportune cette évolution législative, lui préférant un dispositif proposé par le rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (amendement COM-33) facilitant la transmission d'informations des agents

de la Suge et du GPSR et des agents assermentés de l'exploitant d'un service de transport au ministère public afin de permettre à ce dernier de constater de la violation d'une interdiction de paraître dans les réseaux de transport.

En effet, la création d'un tel fichier permettant aux agents des services internes de sécurité de la RATP et de la SNCF de disposer non seulement de données sensibles - notamment des décisions judiciaires définitives ou non - mais surtout de données d'état civil sans prérogatives pour assurer le contrôle d'identité des personnes **n'apparaît ni opportune ni pertinente pour améliorer la sécurité dans les transports en commun.**

En outre, **les finalités de ce fichier, particulièrement imprécises,** ne permettent pas d'établir la nécessité de légiférer sur ce point.

C'est pourquoi la commission a jugé préférable, afin de faciliter la constatation d'une violation d'une interdiction de paraître dans les transports - compétence qui relève d'un officier de police judiciaire - que lorsqu'un agent de la Suge ou du GPSR ou un agent assermenté de l'exploitant d'un service de transport constate une infraction au code des transports, le procès-verbal qu'il dresse soit transmis au ministère public dans les meilleurs délais, afin que celui-ci vérifie si le contrevenant est soumis ou non à une interdiction de paraître et qu'ainsi les conséquences judiciaires puissent en être tirées le cas échéant.

Respectant l'intention de l'auteur de la proposition de loi, une telle disposition permet ainsi **de décorrélérer le constat d'une infraction au code des transports, qui peut être réalisé par les agents assermentés des opérateurs, et les poursuites engagées à l'encontre d'un individu qui violerait son interdiction de paraître dans un ou plusieurs réseaux de transport public, tout en rendant plus effectives les peines d'interdiction de paraître.**

La commission a adopté l'article 16 ainsi modifié.
--

CHAPITRE VI MESURES RELATIVES À LA SÉCURISATION DU RECRUTEMENT ET DE L'AFFECTATION EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS

Article 17

Communication automatique aux opérateurs de transport public routier de la perte de permis de conduire d'un conducteur

L'article 17 tend à créer une obligation de communication aux opérateurs de transport public routier de la perte du permis de conduire d'un conducteur qu'ils emploient.

En l'état du droit, les opérateurs ne peuvent théoriquement accéder à cette information, pourtant indispensable pour garantir la sûreté des usagers, qu'au terme d'une procédure de demande complexe et coûteuse, mais ce dispositif, pourtant institué en 2016, n'a toujours pas été appliqué. Conférer à cette communication un caractère automatique paraît ainsi source d'efficacité et de simplification.

La commission a adopté cet article modifié par un amendement d'ordre rédactionnel et de précision législative.

1. Le droit existant : la communication de la perte de permis de conduire d'un conducteur à l'opérateur de transport est possible mais ne revêt pas de caractère automatique

En application de la loi dite « Le Roux – Savary » du 22 mars 2016¹, la possibilité pour entreprises exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises de se voir communiquer les informations relatives à l'existence, la catégorie et la validité du permis de conduire est prévue **au 11° de l'article L. 225-5 du code de la route.**

Les décrets d'application de cette disposition, adoptée dans le cadre de, prévoient que :

- pour accéder à ces informations, les entreprises concernées déclarent les personnes qu'elles emploient comme conducteurs de véhicule à moteur² ;
- le service permettant à ces entreprises d'accéder aux informations susmentionnées donne lieu à la perception d'une redevance, qu'elles versent à la personne morale chargée de les délivrer³.

Ainsi, la mise en œuvre de cette communication repose, pour les entreprises concernées, sur la satisfaction d'une obligation déclarative, la formulation d'une demande et le paiement d'une redevance.

¹ Article 7 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

² Article R. 225-5-1 du code de la route.

³ Article R. 225-5-2 du code de la route.

Il ressort de surcroît des travaux conduits par la rapporteure que, bien que les décrets encadrant son application aient été pris en 2019¹ et 2021², ce dispositif est en tout état de cause resté inappliqué en pratique.

2. Le dispositif proposé : une automaticité de la communication des décisions et mesures entraînant la perte de validité du permis de conduire des conducteurs

Le présent article tend à modifier le 11° de l'article L. 225-5 précité du code de la route de façon à prévoir une communication automatique aux entreprises de transport public routier des mesures entraînant la perte de validité du permis de conduire de leur chauffeur. Sont ainsi visées les décisions judiciaires et mesures administratives tendant à la suspension, à l'annulation ou à l'interdiction de délivrance d'un permis de conduire.

3. La position de la commission : une mesure bienvenue et de bon sens

Le dispositif actuel conditionnant l'accès des entreprises de transport public routier aux informations sur la validité du permis de conduire des conducteurs à la mise en œuvre d'une procédure complexe et coûteuse apparaît peu satisfaisant compte tenu de leur importance pour garantir la sûreté des usagers. Cette complexité contribue à expliquer son défaut d'application à ce jour.

Selon toute vraisemblance en effet, seul un nombre réduit de conducteurs font l'objet d'une décision affectant la validité de leur permis de conduire. Il est donc plus efficace de prévoir une obligation, pour l'État, de signaler cette perte plutôt que d'instaurer, à la charge des transporteurs, une obligation de vérifier la validité du permis. À elle seule, la RATP emploie par exemple 18 000 machinistes receveurs.

Charge reviendrait au Gouvernement de mettre rapidement en œuvre cette mesure de sûreté, d'efficacité, de simplification.

L'amendement COM-26 qu'elle a adopté à l'initiative de sa rapporteure, d'ordre rédactionnel, vise seulement par souci de cohérence à rapatrier dans le code de procédure pénale les dispositions proposées à l'article 17 relatif à l'information des entreprises de transport public des décisions judiciaires à caractère définitif portant suspension, annulation ou interdiction de délivrance d'un permis de conduire.

La commission a adopté l'article 17 **ainsi modifié**.

¹ Décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière.

² Décret n° 2021-1788 du 23 décembre 2021 relatif à l'institution d'une redevance pour les employeurs exerçant une activité de transport public routier de voyageurs ou de marchandises ayant accès à des éléments relatifs à la validité du permis de conduire de leurs salariés affectés à la conduite des véhicules.

Article 18

**Simplification des procédures administratives de recrutement
des agents de sûreté aéroportuaire**

La commission a adopté sans modification l'article 18 qui simplifie opportunément les procédures administratives de vérification des antécédents des agents de sûreté aéroportuaire sans pour autant abaisser le niveau de contrôle des personnes concernées.

D'après l'exposé des motifs, l'article 18 de la proposition de loi ambitionne **de simplifier les procédures administratives requises pour le recrutement des agents de sûreté aéroportuaire, sans porter atteinte à la qualité du contrôle des antécédents judiciaires des personnels ainsi recrutés.**

Il propose, pour ce faire, deux modifications principales quant aux conditions encadrant les pouvoirs d'inspection-filtrages des personnes et des bagages confiés aux agents de sûreté aéroportuaire et prévus par l'article L. 6342-4 du code des transports, afin de les aligner sur celles applicables aux agents de sécurité privée :

- en premier lieu, **il supprime la procédure d'agrément préalable délivré par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République pour réaliser de telles opérations, délivrée pour trois ans ;**

- en second lieu, **il harmonise les conditions de réalisation de ces opérations avec le cadre juridique applicable aux agents de sécurité privée de droit commun.**

Deux régimes juridiques distincts pour réglementer les agents de sûreté aéroportuaire : une construction historique dont la pertinence n'est plus établie

Actuellement, deux régimes juridiques distincts, ayant évolué parallèlement depuis plusieurs années, définissent plusieurs modalités de vérification des antécédents des agents de sûreté aéroportuaire (ADS) :

- d'une part, celui des activités privées de sécurité défini par les dispositions du livre VI du code de la sécurité intérieure (CSI) : avant toute entrée en formation (article L.612-22), les candidats font l'objet d'une première enquête administrative menée par les agents du CNAPS ; à l'issue de la formation, l'agent privé de sécurité est de nouveau soumis à une enquête administrative préalable à l'obtention de la carte professionnelle délivrée pour une durée de cinq ans (article L.612-20 du CSI) ;

- d'autre part, celui spécifique à la sûreté de l'aviation civile défini dans le code des transports et qui intègre les dispositions établies par le droit de l'Union européenne : pour accéder aux zones de sûreté à accès réglementé, les ADS doivent détenir une habilitation délivrée par le préfet, valable 3 ans (article L. 6342- 3 du code des transports) ; pour exercer l'activité d'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages, les ADS doivent détenir un double-agrément délivré par le préfet et le procureur de la République, valable 5 ans (article L.6342-4 du code des transports).

Le nombre de vérifications des antécédents des ADS que ce tant pour l'obtention que le renouvellement des autorisations et titres susmentionnés, auquel il convient désormais d'ajouter le criblage régulier tous les six mois concernant l'habilitation, est donc élevé, pouvant conduire à la consultation répétitive des mêmes fichiers. Ces exigences cumulées sont chronophages pour les services de l'Etat concernés, allongent les délais de traitement et n'apportent pas de garanties supplémentaires en termes de sécurité.

Enfin, il convient d'ajouter que les agents privés de sécurité peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et des palpations de sécurité avec le consentement des personnes, sans qu'ils soient soumis à un agrément du préfet et du procureur de la République (article L.613-2 du CSI).

*Source : d'après les éléments transmis par la DLPAJ
à la rapporteure de la commission des lois*

Considérant que le maintien de deux régimes distincts quant aux modalités de vérification des antécédents des agents de sûreté aéroportuaire ne s'appuyait sur aucune différence de situation objective et ne présentait pas de garanties complémentaires quant à la qualité du contrôle des agents de sûreté aéroportuaire, la commission a jugé **particulièrement utile la simplification et l'harmonisation des procédures de vérification des antécédents de ces agents proposées par l'article 18 de la proposition de loi**. Dès lors que cette mesure permet de fluidifier l'embauche de ces personnels sur les aérodromes, sans pour autant abaisser le niveau de contrôle exercé, elle a adopté l'article 18 sans modification.

La commission a adopté l'article 18 **sans modification**.

CHAPITRE VII MESURES RELATIVES AU RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LA FRAUDE DANS LES TRANSPORTS

Article 19

Extension du droit de communication de données fiscales des agents des transports publics

L'article 19 tend à élargir aux agents de contrôle des exploitants des services de transport public et aux agents des services de sûreté de la SNCF et de la RATP la possibilité d'obtenir la communication par l'administration fiscale de renseignements sur les contrevenants (noms, prénoms, date et lieu de naissance, adresse du domicile) dans le cadre de la procédure de transaction.

En l'état du droit, cette possibilité est en principe réservée aux agents chargés du recouvrement, mais ce dispositif de communication, pourtant institué en 2016, n'a toujours pas été appliqué. Sa mise en œuvre apparaît pleinement justifiée par la faiblesse du taux de recouvrement des indemnités prévues dans le cadre des transactions passées avec les contrevenants aux règles de la police du transport et des amendes.

La commission a adopté cet article modifié par un amendement tendant à renforcer les garanties qui entourent sa mise en œuvre, au regard de la sensibilité des données en cause et de l'extension importante du droit de les communiquer qu'il prévoit.

1. Le droit existant : un droit de communication de données fiscales et sociales aux opérateurs de contrôle destiné à fiabiliser le recouvrement des transactions, qui n'a toujours pas été mis en œuvre

a) Une faculté pour les agents chargés du recouvrement des opérateurs de transport de se voir communiquer certaines données fiscales et sociales relatives aux contrevenants

L'article L. 2241-2-1 du code des transports, issu de la loi « Le Roux - Savary » du 22 mars 2016¹, prévoit un dispositif permettant aux agents chargés du recouvrement des exploitants des services publics de transport, dans le cadre du traitement des transactions établies suite à la constatation des infractions de nature contraventionnelle aux règles de la police du transport (voir encadré), d'obtenir communication auprès des administrations publiques et des organismes de sécurité sociale de renseignements limités aux noms, prénoms, date et lieu de naissance ainsi qu'à l'adresse du domicile des contrevenants.

¹ Article 18 de la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.

Le régime de la transaction entre les exploitants des services publics de transport et les contrevenants

Afin de faciliter le traitement des contraventions aux règles de la police du transport, qui relèvent des quatre premières classes, il est prévu que l'action publique puisse être éteinte par une transaction entre l'exploitant et le contrevenant¹. Cette transaction se compose d'une indemnité forfaitaire et de la somme due au titre du transport². Ce versement est effectué à l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée :

- soit au moment de la constatation de l'infraction, entre les mains des agents compétents pour constater les infractions aux règles de la police du transport assermentés d'une entreprise de transport agissant pour le compte de l'exploitant ou des agents assermentés de la Sûreté ferroviaire (dite « Suge ») de la SNCF ou du Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) de la RATP³ ;
- soit dans un délai de trois mois à compter de l'infraction, auprès du service de l'exploitant concerné. Dans ce cas, le versement est majoré des frais de dossier ;
- à défaut de paiement dans le délai de trois mois - et hors contestation - le procès-verbal d'infraction est adressé par l'exploitant au ministère public et le contrevenant devient redevable d'une amende forfaitaire majorée et recouvrée par le Trésor public⁴.

Le montant de l'indemnité forfaitaire et, le cas échéant, celui des frais de constitution du dossier, sont acquis à l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté a été réalisée.

Cette prérogative a pour finalité **d'améliorer le recouvrement des sommes dues au titre de la transaction**. En effet, la personne qui accepte le principe de la transaction peut disposer d'un délai de trois mois pour s'en acquitter. Or, il est fréquent qu'une fausse identité ou qu'une fausse adresse soit donnée aux agents des transports, rendant impossible le recouvrement de l'indemnité forfaitaire.

Il est précisé que les renseignements transmis ne peuvent être utilisés que dans le cadre de la procédure de transaction ou de l'amende forfaitaire majorée, en vue de permettre le recouvrement des sommes dues. Ils ne peuvent pas être communiqués à d'autres personnes que celles chargées du recouvrement de ces sommes ou qu'à l'autorité judiciaire, qui est informée des cas d'usurpation d'identité détectés à l'occasion de ces échanges d'informations.

Le dispositif encadre également les modalités d'accès à ces renseignements, en prévoyant que **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 susceptibles d'avoir accès à ces informations sont spécialement désignés et habilités à cet effet par la personne morale et sont tenus au secret professionnel.

¹ Article 529-3 du code de procédure pénale.

² Article 529-4 du code de procédure pénale.

³ Il s'agit des agents visés au 4° et 5° du I de l'article L. 2241-1 du code des transports.

⁴ Article 529-5 du code de procédure pénale.

Les modalités d'application du dispositif sont enfin renvoyées à un décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

Pour sa mise en œuvre, **l'article 166 F du livre des procédures fiscales** prévoit ainsi que l'obligation du secret fiscal auquel la direction générale des finances publiques (DGFIP) est en principe tenue¹ ne fait pas obstacle à ce que l'administration fiscale transmette à cette personne morale unique les renseignements susmentionnés, ni à ce que cette personne morale transmette ensuite les informations nécessaires aux agents de l'exploitant du service de transport chargés du recouvrement des indemnités forfaitaires, dans le cadre de la transaction.

a) Un dispositif encore inappliqué à ce jour

Le droit de communication prévu à l'article L. 2241-2-1 précité du code des transports n'a toujours pas été mis en œuvre, faute de décret d'application.

Le pouvoir réglementaire s'est en effet heurté à certaines difficultés, en particulier concernant la sélection de la personne morale unique devant servir d'intermédiaire entre l'administration fiscale et les opérateurs.

Un premier projet de décret de 2019, qui entendait sélectionner une société par actions simplifiée unipersonnelle ayant pour actionnaire unique l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et sous-traitant une part significative de ses activités à une autre société, a fait l'objet d'un avis négatif du Conseil d'État fondé sur plusieurs illégalités manifestes :

- si l'article L. 2241-1 du code des transports ne s'oppose pas à ce qu'une personne morale de droit privé puisse être désignée en tant que personne morale unique, une telle sélection ne peut le cas échéant intervenir qu'à l'issue d'un appel à candidatures effectué par l'État, et non faire l'objet d'une simple désignation par décret ;

- en limitant strictement aux agents de la personne morale unique l'accès aux données échangées dans ce cadre, le législateur s'est opposé à ce que son activité puisse être sous-traitée ;

- le décret prévoyait un contrôle de l'administration sur cette société sans que le dispositif législatif ne l'y autorise.

Dans le cadre de ses échanges avec la rapporteure, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) a indiqué qu'une solution était en passe d'être trouvée, avec la désignation de la société anonyme à capitaux publics IN Groupe (ex- Imprimerie nationale) au moyen d'un contrat de quasi-régie² permettant à l'État d'exercer un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services.

¹ Article L. 103 du livre des procédures fiscales.

² Ces contrats sont régis par les articles L. 2511-1 et suivants du code de la commande publique.

2. Le dispositif proposé : une extension du droit de communication aux agents de contrôle ainsi qu'aux agents des services de sûreté de la SNCF et de la RATP

Le présent article prévoit une extension du nombre des agents des services de transports pouvant obtenir communication des données transmises par l'administration fiscale.

Le I du présent article tend ainsi à modifier **l'article L224-2-1 du code des transports** afin d'étendre cette faculté aux agents de contrôle ainsi qu'aux agents de la Suge et du GPSR.

En conséquence, **son II** modifie **l'article L166 F du livre des procédures fiscales** afin :

- de prévoir que **l'obligation du secret professionnel** ne fait pas obstacle à ce que la personne morale unique à laquelle sont transmis les renseignements relatifs aux noms, prénoms, date et lieu de naissance et adresse du domicile des contrevenants par l'administration fiscale transmette ensuite ces informations à ces nouvelles catégories d'agent ;

- de préciser, par renvoi au premier alinéa de l'article L166 F du LPF, que ces informations sont transmises lorsqu'elles sont utiles à la réalisation de la transaction et non plus seulement pour l'exercice du recouvrement des sommes dues.

Ainsi, hors procédure de recouvrement, les agents concernés pourraient **vérifier « en temps réel » la fiabilité des données personnelles** transmises par les contrevenants.

3. La position de la commission : une mesure nécessaire et qu'il convient de mettre en œuvre rapidement, tout en l'assortissant de garanties renforcées

a) Un retard dans l'application du dispositif institué en 2016 inadmissible au regard du préjudice financier supporté par les exploitants des services de transport

La mise en application du dispositif de fiabilisation des données fournies par les contrevenants prévue par l'article L. 2241-2-1 précité du code des transports répond à une **nécessité évidente au regard de la faiblesse du recouvrement des indemnités de transaction et des amendes forfaitaires majorées.**

À titre d'exemple, la DGITM estime que :

- 50% des adresses des contrevenants sur les réseaux couverts par SNCF Voyageurs s'avèrent erronées, moins de 40 % des procès-verbaux sont établis sur la base d'une carte nationale d'identité ou d'un passeport, tandis que l'identité est relevée verbalement dans 50 % des cas ;

- en 2022, sur les 2,2 millions de procès-verbaux dressés par la SNCF, représentant un montant de 254 millions d'euros, seuls 20,7 millions d'euros

ont été recouverts dans les délais légaux, soit un taux de recouvrement de seulement 8,1 % ;

- s'agissant de la RATP, alors que la fraude représente 171 millions d'euros de pertes de recettes par an, les sommes recouvrées au titre des indemnités s'élèvent à 2,6 millions d'euros, soit un taux de recouvrement de 8,5% ;

- sur le réseau de la Régie des transports Métropolitains (RTM) en 2021, le taux de recouvrement des procès-verbaux envoyés à domicile, qui représentent un montant de 7,41 millions d'euros, s'élève à 5,72%.

S'agissant des amendes forfaitaires majorées, la DGFIP fait état à fin 2023 d'un taux de recouvrement des amendes forfaitaires majorées de seulement 10,8 %, soit un résultat nettement inférieur à celui constaté toutes amendes et condamnations pécuniaires confondues (30,71 %).

La nécessité de mettre en œuvre dans les meilleurs délais le dispositif prévu à l'article L. 2241-2-1 du code des transports a récemment été rappelé par la **mission d'information sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité instituée par la commission des finances du Sénat**¹.

b) Dans la perspective de la mise en œuvre du dispositif, la mesure d'extension prévue par le présent article constitue une garantie d'efficacité supplémentaire

Le dispositif proposé au présent article a déjà été adopté dans le cadre de la loi de finances initiale pour 2024, mais a fait l'objet d'une censure constitutionnelle en tant que cavalier budgétaire².

De l'avis de la DGFIP comme des opérateurs de transports interrogés par la rapporteure, **la vérification de la correcte identité du contrevenant ainsi que l'exactitude de son adresse au plus près de la commission de l'infraction, comme le prévoit le présent article en étendant le droit de communication de ces données aux agents de contrôle et aux agents de la Suge et du GPSR, constitue un puissant levier pour améliorer le recouvrement.**

La DGFIP relève en outre qu'un tel dispositif est aussi gage d'amélioration du service rendu aux usagers, en leur permettant de prendre connaissance rapidement de l'avis d'amende, d'exercer le cas échéant dans les plus brefs délais leurs droits de recours, et d'éviter à la fois de subir une majoration de tarif voire des actions de recouvrement forcé sans avoir au préalable reçu l'avis d'amende initiale.

¹ « Transports du quotidien : comment résoudre l'équation financière ? » Rapport d'information n° 830 (2022-2023) fait par MM. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel au nom de la commission des finances du Sénat, déposé le 4 juillet 2023

² Décision n° 2023-862 DC du 28 décembre 2023, Loi de finances pour 2024.

c) Des garanties doivent être apportées compte tenu de l'extension importante du droit de communication de données sensibles

Lors de l'examen de cet article adopté dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024, supprimé au Sénat au motif de sa contrariété à la loi organique relative aux lois de finances, avant son rétablissement en nouvelle lecture à l'Assemblée nationale, le rapporteur général de la commission des finances avait relevé qu'outre son caractère de cavalier budgétaire, sur le fond, « le dispositif proposé n'est pas sans soulever plusieurs interrogations au regard de la protection des données personnelles et fiscales, avec un élargissement significatif des agents autorisés à transmettre leurs requêtes à la personne morale unique qui centralise les renseignements demandés sur les noms, prénoms, date et lieu de naissance ainsi qu'à l'adresse du domicile des contrevenants »¹.

D'après les données communiquées à la rapporteure, **le dispositif aurait en effet pour conséquence d'étendre significativement le nombre d'agents des opérateurs bénéficiant du droit de communication** prévu par l'article L. 2241-2-1 :

- s'agissant de la SNCF, celui-ci serait porté d'environ 80 à environ 14 400 (dont environ 3 200 agents de la Suge et 11 200 contrôleurs) ;

- s'agissant de la RATP, le présent article porterait le nombre d'agents concernés d'environ 70 à près de 6 000 (dont environ 1 000 agents du GPSR et 5 000 contrôleurs).

Dans le cadre des observations sur la loi de finances pour 2024 communiquées au Conseil constitutionnel suite à sa saisine, le Gouvernement a pu à cet égard mettre en avant le fait que :

- le dispositif poursuit l'objectif de valeur constitutionnelle de recherche des auteurs d'infractions ;

- l'échange d'informations est entouré de de garanties, compte tenu de la limitation de la liste des données communicables et des finalités de leur utilisation, du fait que les agents concernés sont tenus au secret professionnel ;

- il va de soi que, si les informations recueillies peuvent faire l'objet d'un traitement automatisé de données à caractère personnel, le législateur, en adoptant les dispositions de l'article 199 de la loi déferée, n'a pas entendu déroger aux garanties apportées par le 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 la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, relatives notamment aux pouvoirs de la CNIL.

¹ Rapport général n° 128 (2023-2024) fait par M. Jean-François Husson au nom de la commission des finances du Sénat, tome III, déposé le 23 novembre 2023

Afin de **renforcer encore les garanties entourant la mise en œuvre du dispositif**, la commission des lois a adopté **l'amendement COM-27** de sa rapporteure.

Celui-ci vient préciser le contenu du décret d'application du dispositif, en prévoyant expressément que celui-ci :

- précise les conditions dans lesquelles une personne morale de droit privé peut être sélectionnée en tant que personne morale unique au sens du présent article ;

- précise les exigences de formation et de mise à jour régulière des connaissances en matière de protection des données à caractère personnel auxquels les agents de cette personne morale unique doivent satisfaire pour être habilités ;

- définit les conditions dans lesquelles les données échangées peuvent être conservées ;

- définit les conditions dans lesquelles les opérations de transfert, de consultation, de conservation et d'effacement de ces données sont enregistrées ;

- définit les modalités de contrôle par l'administration de la personne morale unique.

La commission a adopté l'article 19 **ainsi modifié**.

EXAMEN EN COMMISSION

MERCREDI 7 FÉVRIER 2024

M. Christophe-André Frassa, président. – Nous examinons le rapport sur la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports, déposée par Philippe Tabarot et plusieurs collègues.

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Cette proposition de loi, déposée par notre collègue Philippe Tabarot et cosignée par plus d'une centaine de sénateurs, est relative à l'insécurité dans les transports. Selon les données publiées par le ministère de l'intérieur, le nombre de victimes de vols et de violences comptabilisées dans les transports en commun s'élève à plus de 111 000, et près de 62 % des violences sont commises en Île-de-France. Dans la perspective des jeux Olympiques et Paralympiques, il convient de traiter ce sujet rapidement afin que tous les outils soient réunis pour leur réussite : cela passe également par la sécurisation des transports en communs

Outre les forces de l'ordre, la SNCF et la RATP disposent de services internes de sécurité, respectivement la surveillance générale de la SNCF (Suge) et le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR). Leur statut leur confère des prérogatives renforcées, avec, notamment, la possibilité, sous certaines conditions, de procéder à des fouilles de bagages, à des palpations, et à des interventions aux abords des emprises immobilières dont ils ont la charge. Ils peuvent également porter des caméras-piétons, ils sont armés, et ont, pour ce faire, une formation poussée. Ce maillon du continuum de sécurité est essentiel pour assurer la sécurité de tous dans les transports. Nous pouvons toutefois regretter que le cadre juridique régissant leur intervention soit aujourd'hui trop contraint.

Des infractions spécifiques aux transports en commun existent déjà, comme le délit d'habitude lié aujourd'hui à la répétition d'infractions à caractère tarifaire, l'atteinte aux voies et le fait d'empêcher le fonctionnement des signaux. Toutefois, nous observons aujourd'hui que ces dispositifs sont soit insuffisants, soit inadaptés aux évolutions des modes opératoires des contrevenants.

En premier lieu, cette proposition de loi confère de nouvelles prérogatives aux agents de la Suge et du GPSR, en particulier la faculté de recourir à des palpations « préventives » inopinées, de même que la saisie d'objets jugés dangereux. Elle prévoit également l'extension du périmètre d'intervention de ces agents aux abords immédiats des emprises immobilières et des mesures spécifiques pour permettre à la Suge de mobiliser ses équipes cynotechniques de sa propre initiative pour des prestataires.

En deuxième lieu, elle vise à renforcer un continuum de sécurité entre les polices nationale et municipale, la gendarmerie et les services internes des

opérateurs de transport. À ce titre, la proposition de loi ambitionne notamment de faciliter l'intervention des polices municipales dans les transports en commun.

En troisième lieu, elle prévoit diverses mesures permettant de renforcer les moyens technologiques que les services de sûreté de la SNCF et de la RATP peuvent mobiliser .

En quatrième lieu, elle tend à étoffer l'arsenal pénal pour mieux réprimer les infractions commises dans les transports, avec la création de nouveaux délits, pour sanctionner les pratiques dites de *bus-* ou *train-surfing* ; la délictualisation de l'oubli de bagage par négligence ; des peines complémentaires d'interdiction de paraître ; ou un nouveau droit de communication de données fiscales par les agents de contrôle et de sûreté pour fiabiliser le recouvrement des amendes.

En cinquième lieu, enfin, elle comprend des mesures de simplification des procédures de recrutement et d'affectation des agents des services de sûreté aéroportuaire et d'information de l'opérateur de transport lorsqu'un conducteur qu'il emploie voit son permis de conduire annulé, retiré ou suspendu.

Il est important d'apporter ces améliorations aux dispositions pénales et administratives en ce domaine pour renforcer l'opérationnalité et l'efficacité des dispositifs existants : les sanctions doivent être dissuasives et adaptées aux évolutions de la délinquance dans les transports. Je le répète, c'est d'autant plus indispensable que la plaque francilienne va accueillir les jeux Olympiques et Paralympiques – nous nous devons d'être au rendez-vous.

J'ai porté une attention toute particulière à garantir un équilibre entre l'opérationnalité des mesures, la garantie des droits et libertés constitutionnels et la cohérence du continuum de sécurité.

Les seize amendements que je proposerai, pour certains en commun avec Philippe Tabarot, visent à rendre les dispositifs efficaces de manière à répondre à l'attente de nos concitoyens, qui éprouvent un sentiment d'insécurité, sans pour autant porter atteinte ni à la cohérence du continuum de sécurité – chacun doit rester dans son rôle – ni à nos libertés individuelles fondamentales. Je tiens à le rappeler ici : les gares et les stations de bus étant des lieux publics, en l'état de leur statut juridique nos marges de manœuvre sont limitées. J'émettrai un avis favorable aux amendements de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, dont la moitié sont identiques aux amendements que j'ai déposés. Sous réserve de l'adoption de l'ensemble de ces amendements, je vous propose d'adopter cette proposition de loi qui complète utilement les prérogatives des agents du continuum de sécurité dans les transports et procède à des adaptations bienvenues de notre arsenal pénal pour réprimer les comportements dangereux dans les transports en commun.

M. Philippe Tabarot, auteur de la proposition de loi, rapporteur pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Je vous remercie de m'accueillir ce matin pour l'examen du rapport de notre collègue Nadine Bellurot sur la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports, dont je suis à la fois l'auteur et le rapporteur pour avis au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

J'ai déposé cette proposition de loi sur le Bureau du Sénat le 28 décembre dernier, et elle a été par la suite cosignée par environ 140 collègues appartenant à quatre groupes politiques différents. Il me semble que cette mobilisation démontre l'acuité du sujet, qui s'est malheureusement rappelé à nous le week-end dernier, à la gare de Lyon et au métro Stalingrad.

Cette mobilisation est aussi partagée sur le plan social, car nombre des mesures prévues sont plébiscitées par les acteurs du transport – les directions, les agents de sûreté et les syndicats.

Ce texte part d'un double constat simple : nos espaces, nos gares, nos stations et les véhicules de transport concentrent un nombre important d'agressions et d'actes violents. La sécurisation de ces espaces est rendue plus difficile en raison de leur configuration singulière – espaces exigus, interconnexions entre les réseaux de surface et les réseaux souterrains – et des importants flux de voyageurs qui les fréquentent au quotidien.

Malgré les avancées notables de la loi de mars 2016, dite « Savary-Le Roux », portée par deux députés socialistes, et adoptée sous la présidence de François Hollande, ce qui démontre combien ce combat est transpartisan, il reste incontestablement des trous dans la raquette sur le plan opérationnel. Des manquements et des incongruités exigent que nous légiférions pour renforcer la sûreté dans les transports.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2023, d'après le ministère de l'intérieur, 10 % des vols violents et 15 % des vols sans violence ont été commis dans les transports en commun – près de 30 % en Île-de-France. On observe une augmentation de 4 % du nombre de victimes de violences sexuelles dans ces espaces en 2023, par rapport à 2022. D'après la dernière enquête conduite en Île-de-France, les transports en commun restent en tête des espaces les plus criminogènes, concentrant à eux seuls 38 % des agressions sexuelles.

Outre les violences et les agressions commises contre les usagers, les agents des opérateurs de transport sont particulièrement exposés à la violence verbale et physique, ainsi que l'ont mis en lumière les auditions conduites en commun avec Nadine Bellurot. L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) a ainsi constaté en 2022 une hausse de 14 % du nombre d'agressions du personnel ayant donné lieu à un arrêt de travail. La RATP constate également une augmentation du nombre des atteintes physiques portées aux machinistes. Nous gardons tous en mémoire le tragique décès d'un

conducteur à Bayonne en 2020 à la suite d'une agression d'une grande violence.

En parallèle de ces constats préoccupants, la SNCF alerte sur une croissance exponentielle du nombre d'objets dangereux introduits dans les espaces de transport. En 2023, l'introduction de plus de 4 000 objets dangereux – hachoirs de boucher, pics à glace, couteaux, battes de baseball, bonbonnes de gaz, etc. – a été constatée dans les emprises ferroviaires.

En outre, les faits de sûreté ont de lourdes incidences sur l'exploitation des services de transport, en particulier dans le contexte actuel de menace terroriste. À cet égard, je prendrai un exemple concret : les abandons de bagages, qui nécessitent souvent l'intervention des forces de l'ordre, occasionnent chaque année d'importantes perturbations dans les transports. La RATP indique que, sur les 2 269 objets délaissés en 2023 sur son réseau, 46 % ont induit une interruption du trafic, pour un total de 512 heures d'interruption. Ces abandons correspondraient, d'après Jean Castex, à une interruption de la ligne 8 – la deuxième ligne de métro plus longue de Paris – pendant un mois en 2023.

Dans ce contexte, il convient d'assurer l'efficacité de l'action des forces de sûreté pouvant intervenir dans les transports, qui sont nombreuses et disposent de prérogatives différenciées – polices nationale et municipale, gendarmerie, services internes de sûreté des opérateurs de transports, agents de sécurité privée.

Si les forces de sécurité intérieure disposent des prérogatives les plus larges, elles ne peuvent, en pratique, assurer une présence quotidienne dans tous les réseaux de transport. Partant de ce constat, les agents des services de sécurité internes de la SNCF et de la RATP sont le plus souvent en première ligne face aux diverses menaces qui pèsent sur nos réseaux de transport.

Pour cette raison, et sans que cela ne remette en cause les prérogatives des forces de sécurité intérieure, les agents de la Suge et du GPSR disposent de prérogatives qui sont en adéquation avec une sélection exigeante et une formation rigoureuse en droit, en déontologie, à la pratique du tir ou encore aux interpellations. Néanmoins, leur action se heurte à de nombreux obstacles sur le terrain, de telle sorte qu'ils se retrouvent souvent dans des situations que l'on pourrait qualifier d'ubuesques : les agents de la Suge et du GPSR ne peuvent intervenir hors des véhicules et des espaces de transport. Certains contrevenants tirent parti de cette limite et se retranchent parfois au seuil de ces emprises pour échapper à l'interpellation. Ils sont autorisés à retirer et à remettre aux forces de sécurité intérieures des armes classifiées. Ils ne peuvent, en revanche, saisir d'autres objets dangereux découverts à l'occasion de fouilles de bagages. Lorsque l'officier de police judiciaire (OPJ) n'est pas en mesure de se déplacer, l'individu est laissé libre avec les objets dangereux en sa possession. Ces mêmes agents peuvent enjoindre à une personne ayant commis une infraction de sortir d'un véhicule ou d'une gare, mais ils ne

peuvent pas lui interdire d'y rentrer, de telle sorte qu'il faut attendre qu'il commette une deuxième infraction pour le contraindre à en sortir de nouveau.

Ces aberrations, qui nous ont été relayées par Jean Castex et par Jean-Pierre Farandou lors de nos auditions, ont motivé nombre des mesures que je vous propose. Ces derniers ne veulent pas qu'elles soient attentatoires aux libertés, tout comme nous. Ils les jugent nécessaires et même indispensables. Je rappelle que les transports sont un réceptacle du terrorisme dans l'histoire moderne. Les attentats et les attaques meurtrières se sont multipliés, et, à l'heure où je vous parle, un homme est entre la vie et la mort à la suite d'une attaque au couteau samedi dernier dans la gare de Lyon.

Garantir la sécurité des voyageurs est une exigence que, sur l'échiquier politique, nous devons tous partager.

Au-delà de ces difficultés opérationnelles réelles et préoccupantes, l'objectif du renforcement de la sûreté dans les transports est indissociable de celui de la décarbonation du secteur des transports. Tant que certains et certaines de nos concitoyens éviteront les transports en commun pour des raisons d'insécurité, tous les dispositifs que nous, législateurs, mettons en place en faveur du report modal vers les transports collectifs ne pourront être pleinement efficaces.

C'est pour ces raisons que la proposition de loi prévoit un certain nombre d'évolutions selon quatre axes principaux : renforcer les prérogatives en matière de prévention des services internes de sécurité des opérateurs de transport que sont la Suge et le GPSR ; améliorer le continuum de sécurité dans les transports ; recourir davantage à la technologie pour sécuriser les réseaux de transport ; et mieux réprimer les délits.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a émis un avis favorable à l'adoption de cette proposition de loi hier après-midi, après de riches échanges, sous le bénéfice de l'adoption de six amendements. Trois d'entre eux sont identiques à des amendements déposés par la rapporteure. Je vous propose par ailleurs trois amendements visant respectivement à mieux protéger les conducteurs d'autobus et d'autocars exposés à la violence physique et verbale dans l'exercice de leur métier, en leur permettant de recourir à des dispositifs de caméras-piétons ; à renforcer l'efficacité du continuum de sécurité, en unifiant le traitement des signalements de sûreté des voyageurs du transport ferroviaire par le recours à une seule et même plateforme, y compris pour les nouveaux entrants ; enfin, à assurer le contrôle des futures interdictions de paraître dans les transports, en prévoyant une transmission systématique des procès-verbaux dressés par des agents assermentés à des officiers de police judiciaire, afin que ces derniers opèrent les vérifications nécessaires.

Enfin, ce texte répond à une demande très forte des usagers et des agents qui se trouvent en première ligne face à l'insécurité. L'objectif de lever les obstacles à l'efficacité de l'action des forces de sûreté dépasse largement

l'échéance ô combien importante des jeux Olympiques et Paralympiques. Certains dispositifs peuvent bien évidemment appeler des améliorations, et je ne doute pas que votre travail et que la navette parlementaire permettront d'apporter des évolutions. Je forme en tout cas le vœu que nous parvenions collectivement à dépasser nos clivages politiques sur ce sujet qui préoccupe nos concitoyens au quotidien. Permettez-moi de rappeler que plus d'une femme sur deux en Île-de-France – mais ce constat vaut également sur d'autres territoires – redoute d'être agressée ou volée dans les transports en commun.

M. Christophe Chaillou. – Certains d'entre nous, dans leur collectivité, ont des responsabilités dans l'organisation des services de transport. Personne ne sous-estime la nécessité de veiller à la sécurité des usagers – ceux-ci utiliseront plus encore les transports publics s'ils ont le sentiment d'y être en sécurité – ainsi que celle des agents.

Néanmoins, au-delà des clivages partisans, nous devons veiller à ce que les dispositifs prévus respectent les principes constitutionnels. À ce sujet, nous avons quelques questionnements.

Il importe également que les dispositifs soient efficaces. Il ne faut pas être dans la surenchère permanente, en proposant des mesures gadgets. Or certaines mesures nous semblent baroques, notamment quant à leur mise en œuvre concrète.

L'examen des amendements va nous permettre d'étudier toutes ces mesures de manière concrète.

- Présidence de M. François-Noël Buffet, président -

M. Philippe Bas. – Je félicite et je remercie l'auteur de la cette proposition de loi, qui est très utile. La problématique de la sécurité est marquée par de très grandes spécificités dans les transports ferroviaires. Je remercie également notre collègue rapporteure de son travail.

Permettez-moi d'évoquer un point qui n'est pas abordé dans ce texte, mais tel n'était pas son objet, à savoir la question de la gouvernance de la police ferroviaire – je m'en suis entretenu hier avec Philippe Tabarot. Il me semble qu'il ne faudrait pas rater l'occasion de traiter cette question parce que les difficultés de coordination entre la SNCF et la RATP sont un obstacle à l'efficacité de la police ferroviaire.

De la même façon que l'on a remis en 2002 entre les mains du ministre de l'intérieur la police et la gendarmerie nationales pour assurer une meilleure coordination, une meilleure interopérabilité, un meilleur suivi des opérations de police, le moment est venu de faire un pas en remettant l'autorité entre les mains des autorités organisatrices de transport. Avec Jacqueline Eustache-Brinio, j'ai déposé des amendements en ce sens. Je ne sais quel sort leur sera réservé, mais les points de friction entre la police ferroviaire exercée par la RATP et

celle qui est exercée par la SNCF sont trop nombreux pour que l'on se désintéresse de cet aspect du problème.

Mme Marie Mercier. - Je félicite à mon tour Philippe Tabarot pour cette proposition de loi. Nous avons bien compris que l'objectif est de protéger les chauffeurs et les usagers des actes délictueux. Toutefois, j'évoquerai un sujet annexe : le fichier judiciaire national automatisé des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes (Fijais).

Avec Dominique Vérien et Michèle Meunier, nous avons mené en 2019 une mission d'information sur les violences sexuelles contre les mineurs, qui nous a conduit à nous intéresser aux chauffeurs de bus qui peuvent commettre des actes délictueux sur des personnes mineures ou vulnérables. Personne n'arrive à consulter le Fijais, qu'il s'agisse des collectivités territoriales ou des sociétés de transport privées. Lors de l'embauche d'un chauffeur, l'employeur n'a pas la faculté de savoir si la personne est inscrite au Fijais. Or les chauffeurs de bus transportent des personnes mineures et/ou présentant des handicaps. Nous devons réfléchir à l'accès du Fijais et à l'obligation de le consulter.

Mme Dominique Vérien. - Je soutiens totalement les propos de Marie Mercier. Les sociétés de transport elles-mêmes demandent à accéder au Fijais. Il y a un véritable risque pour les enfants.

M. Philippe Tabarot, rapporteur pour avis. - Christophe Chaillou s'interroge sur l'efficacité des mesures proposées. J'ai déposé cette proposition de loi après avoir travaillé durant deux ans avec les acteurs concernés, et ce sont eux qui demandent ces mesures, même si certaines peuvent l'interroger.

Philippe Bas, nous avons évoqué hier le sujet de la gouvernance de la police ferroviaire. J'ai pris l'attache d'Île-de-France Mobilités (IDFM), l'autorité organisatrice de la mobilité la plus importante, qui m'a fait part de deux préoccupations.

La première préoccupation a trait à la question de la sécurité privée, mais c'est une autre problématique que je n'ai pas traitée ici, à laquelle il faudra s'atteler. Je rappelle que c'est un agent de sécurité privé qui a évité le massacre samedi dernier à la gare de Lyon.

Leur seconde préoccupation a trait à la présence d'agents d'IDFM dans les salles d'information et de commandement relevant de l'État. Tel est l'objet de l'article 7. C'est la moindre des choses dans la mesure où IDFM est l'un des principaux financeurs de ces installations.

Toutefois, les représentants d'IDFM ne m'ont jamais fait part de leur souhait de voir évoluer la question de la gouvernance au cours de nos échanges avant le dépôt de la proposition de loi. Pour autant, il faudra la traiter, en ayant une vision nationale. Les décisions qui sont prises en Île-de-France ont des répercussions sur l'ensemble du territoire national.

Marie Mercier, votre question sur le Fijais dépasse le cadre de cette proposition de loi. Pour ma part, j'ai souhaité inscrire dans ce texte que l'employeur, en l'occurrence la RATP, soit averti lorsqu'un chauffeur se voit retirer son permis de conduire.

J'espère que vous adopterez cette proposition de loi, qui est le fruit d'un travail avec les acteurs de terrain.

M. François-Noël Buffet, président. – En application du vade-mecum sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des présidents, il nous revient d'arrêter le périmètre indicatif de la proposition de loi.

Je vous propose de considérer que ce périmètre comprend les dispositions relatives au périmètre de compétences et aux prérogatives des agents des services internes de sécurité et des agents assermentés de la SNCF et de la RATP ; aux compétences des agents d'Île-de-France Mobilités en matière de sûreté dans les transports ; à l'intervention des polices municipales dans les transports en commun ; aux infractions commises dans les transports en commun ; et aux mesures relatives au recrutement et à l'affectation des effectifs participant à la sûreté dans les transports.

Il en est ainsi décidé.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-11 tend à simplifier le cadre juridique d'autorisation des palpations en Île-de-France. Actuellement, celles-ci sont autorisées sur le fondement d'un arrêté du représentant de l'État dans le département. En fonction des départements, ils sont délivrés dans des conditions diverses. Qui plus est, dans la région d'Île-de-France, un grand nombre d'acteurs préfectoraux interviennent, ce qui rend difficile l'intervention à l'échelle de la région des agents de la Suge et du GPSR.

Aussi, sans remettre en cause les prérogatives de l'autorité préfectorale, cet amendement vise à renforcer son efficacité en confiant au seul préfet de police de Paris, qui dispose d'une vision globale des enjeux de la sûreté dans la région, le soin de prendre des arrêtés autorisant les agents de sécurité de la SNCF et de la RATP pour l'ensemble de la région d'Île-de-France. Cette mesure est demandée par l'ensemble des acteurs.

Cet amendement vise également à supprimer les alinéas 6 à 9 relatifs à la saisie des objets qui pourraient présenter un caractère dangereux, la rédaction n'étant pas satisfaisante. Nous en proposerons une nouvelle rédaction plus sécurisée juridiquement en vue de la séance publique.

M. Christophe Chaillou. – Cet amendement va dans le bon sens dans la mesure où il tend à supprimer une partie du dispositif qui nous semblait

critiquable au regard des exigences constitutionnelles. Toutefois, je note que vous pérennisez un dispositif dont la portée était circonscrite aux jeux Olympiques et Paralympiques.

Quand disposerons-nous de cette nouvelle rédaction ?

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Nous ne faisons, à ce stade, que clarifier la répartition complexe des rôles des préfets. Nous travaillons à une nouvelle rédaction, que je vous soumettrai lors de la réunion d'examen des amendements de séance.

L'amendement COM-11 est adopté.

L'article 1^{er} est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Après l'article 1^{er}

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-6 rectifié *bis* et l'amendement COM-7 rectifié *bis* concernent les prérogatives des agents de sécurité privée, différentes des prérogatives des agents de la Suge et du GPSR. Cet amendement reviendrait à leur confier les mêmes prérogatives qu'aux agents de la Suge et du GPSR, au mépris de la cohérence du continuum de sécurité et des exigences de sélection et de formation renforcées pour ces derniers. Avis défavorable.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – Ne sont-ils pas plutôt irrecevables en application de l'article 45 de la Constitution ?

M. François-Noël Buffet, président. – L'article 45 ne s'applique pas ici. L'avis de la commission est défavorable sur le fond.

Les amendements COM-6 rectifié bis et COM-7 rectifié bis ne sont pas adoptés.

Article 2

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-12 vise à circonscire la portée du dispositif, en limitant la prérogative des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP à un droit de poursuite aux abords immédiats des emprises des personnes ayant commis en leur sein des infractions relevant de la police du transport.

M. Christophe Chaillou. – Certes, cet amendement permet de préciser le dispositif, mais le périmètre d'intervention pourrait se heurter au principe constitutionnel interdisant la délégation à des personnes privées des compétences de police générale inhérentes à l'exercice de la force publique, parmi lesquelles figure la surveillance générale de la voie publique.

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Il ne s'agit là que de leur donner un droit de poursuite aux abords immédiats des emprises. Les agents ont déjà le droit de constater l'infraction au sein de l'emprise ; ils pourraient

continuer à l'extérieur si le contrevenant venait à s'échapper ou à sortir des emprises après avoir commis une infraction.

M. François-Noël Buffet, président. – Les services de sécurité auront la possibilité de poursuivre l'auteur de l'infraction qui a été commise au sein de l'emprise sur le domaine public.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – La frontière géographique est parfois baroque, et on ne sait pas quel sera exactement le périmètre géographique. Il faudrait remettre à plat l'intervention des différentes forces de sécurité – un vaste chantier.

L'amendement COM-12 est adopté.

L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Après l'article 2

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-4 rectifié *bis* concerne le champ géographique des interventions des agents des sociétés de sécurité privées, différent de celui des agents de la Suge et du GPSR, au mépris, à nouveau, de la cohérence du continuum de sécurité. Avis défavorable.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – La décision du Conseil constitutionnel n'est pas étrangère à votre propos.

L'auteur de la proposition de loi a indiqué que la question des sociétés de sécurité privées devra être traitée dans le cadre d'un autre texte. Vous persistez à dire que vous êtes défavorable aux amendements qui y sont relatifs, mais ils sont en réalité irrecevables en application de l'article 45 de la Constitution. Cet article faisait partie en quelque sorte des Tables de la loi au Sénat ; il faudra vraiment voir ce que nous en ferons...

L'amendement COM-4 rectifié bis n'est pas adopté.

Article 3

L'amendement rédactionnel COM-13 est adopté.

L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 4

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-14 vise à prolonger la durée de validité de la certification nécessaire pour assurer la détection d'explosifs au sein des emprises de la SNCF et de la RATP pour la durée des jeux Olympiques et Paralympiques. En raison d'une récente évolution des critères visant à élargir les types de produits pouvant être détectés, plus de 60 % des chiens de la SNCF et 75 % des chiens de la RATP ont perdu leur certification.

Pour répondre à cette difficulté, je propose, aux seules fins de sécuriser les jeux Olympiques et Paralympiques, de prolonger jusqu'au 30 septembre 2024 l'ensemble des certifications obtenues avant le 1^{er} mai 2023.

Mme Agnès Canayer. – Je confirme la nécessité de répondre à cette difficulté dans la perspective des Jeux.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – Il faut aller plus vite et interpellier le ministre de l'intérieur sur ce sujet. Le recours aux équipes cynotechniques est de nature à répondre très rapidement aux problèmes qui se posent.

L'amendement COM-14 est adopté.

L'article 4 est ainsi rédigé.

Article 5

L'article 5 est adopté sans modification.

Article 6

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-15 vise à réaffirmer l'autorité du maire sur l'activité de sa police municipale. À cet effet, il donne aux exploitants des services de transport public la faculté de conclure avec les communes et l'autorité organisatrice des conventions destinées à organiser le libre accès des agents des polices municipales aux espaces de transport et aux trains en circulation.

L'amendement COM-15 est adopté.

L'article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 7

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Dans le souci de renforcer la cohérence entre le dispositif prévu à l'article 7 et sa finalité opérationnelle, l'amendement COM-16 prévoit de circonscrire expressément les dispositions de l'article aux agents exerçant des missions relatives à la sûreté d'Île-de-France Mobilités, dont les effectifs se sont renforcés et professionnalisés au cours des années récentes, notamment dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des réseaux. La finalité de leur accès aux images serait précisée. L'entrée en vigueur de l'article serait en outre reportée à la date de début de l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus et de tramway.

M. Christophe Chaillou. – Notre groupe est défavorable à cet amendement, dans la lignée de la position que nous avons exprimée lors de l'examen du projet de loi pour une sécurité globale préservant les libertés.

L'amendement COM-16 est adopté.

L'article 7 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Après l'article 7

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Les amendements identiques COM-3 et COM-10 rectifié ont pour objet de limiter l'application du document de référence et de tarification des prestations de sûreté aux prestations réalisées à la demande par la RATP. La tarification des prestations réalisées « en monopole » par le GPSR serait, à l'inverse, déterminée dans le cadre de la convention bilatérale entre IDFM et la RATP, sans référence à ce document.

Je ne crois pas que la présente proposition de loi soit le véhicule adéquat pour prévoir ce type de mesures qui relève, au fond, des relations financières entre IDFM et la RATP. En tout état de cause, ce sujet n'a pas été abordé lors des auditions, et il me semble qu'au vu de son importance et de sa complexité il mériterait une instruction en bonne et due forme par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable avant d'être tranché. Mon avis est donc défavorable.

M. Christophe Chaillou. – Les amendements qui portent sur des questions de financement et de tarification devraient tomber sous le coup de l'article 40 de la Constitution.

M. François-Noël Buffet, président. – Ce n'est pas le cas ; nous avons saisi le président de la commission des finances qui a considéré que ces amendements étaient recevables au regard de l'article 40 de la Constitution.

Les amendements identiques COM-3 et COM-10 rectifié ne sont pas adoptés.

Article 8

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Les amendements identiques COM-17 et COM-28 visent à tirer les conséquences de la mesure prévue à l'article 2, qui autorise, sous certaines conditions, les agents des services de sûreté de la SNCF et de la RATP à poursuivre leurs interventions aux abords immédiats des emprises immobilières gérées par l'exploitant.

Par dérogation à la règle selon laquelle ces agents ne peuvent utiliser leur caméra-piéton en dehors de ces emprises ou véhicules ou sur la voie publique, les amendements prévoient de les autoriser à poursuivre leur enregistrement pour la durée de leurs interventions, dès lors que celui-ci a débuté au sein de ces emprises ou des véhicules de transport. Cette mesure est prise en cohérence avec la disposition que nous avons votée précédemment.

M. Christophe Chaillou. – Les mesures proposées sont effectivement cohérentes, mais elles reviennent à avaliser l'autorisation donnée aux agents d'agir en dehors des gares.

Les amendements identiques COM-17 et COM-28 sont adoptés.

L'article 8 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Après l'article 8

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Les amendements identiques COM-29 et COM-5 rectifié *ter* visent à instituer une expérimentation de l'usage des caméras-piétons par les conducteurs d'autobus et d'autocars.

L'extension de ce dispositif à ces personnels paraît pleinement opportune. De surcroît, elle permet une satisfaction partielle des objectifs de l'article 11. L'avis est donc favorable.

Les amendements identiques COM-29 et COM-5 rectifié ter sont adoptés et deviennent article additionnel.

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-30 prévoit la mise en place d'un numéro unique d'alerte pour les usagers des transports. Une telle initiative, de nature à améliorer l'efficacité des signalements, et donc la réponse des acteurs de la sûreté, semble pleinement opportune.

L'amendement COM-30 est adopté et devient article additionnel.

Article 9

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-18 procède à plusieurs modifications afin de rendre expérimentale l'utilisation de traitements algorithmiques sur des images issues des caméras des opérateurs de transport aux fins de répondre plus efficacement à des réquisitions judiciaires.

Cette expérimentation se ferait sur le modèle de celle qui existe pour le déploiement de la vidéointelligence augmentée dans le cadre de la sécurisation des jeux Olympiques et Paralympiques. Elle serait conduite par l'État, qui disposerait d'un monopole d'acquisition, et accompagnée de garanties quant au développement des logiciels utilisés. Seraient également définies les conditions d'utilisation de ces traitements et la formation que devront suivre les agents de la SNCF et de la RATP.

Enfin, l'expérimentation serait placée sous le contrôle du Parlement, avec l'obligation pour le Gouvernement de lui rendre un rapport. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) serait chargée du contrôle de l'application des dispositions.

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – On parle d'expérimentation, mais, en termes de libertés publiques, on met le doigt dans un engrenage que l'on ne pourra pas stopper ! Je rappelle que la police utilise le logiciel Briefcam, alors qu'elle ne devrait plus s'en servir...

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Le dispositif exclut l'utilisation des données biométriques et interdit la mise en relation des traitements visés avec d'autres traitements existants.

L'amendement COM-18 est adopté.

L'article 9 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 10

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-19 vise à supprimer l'article 10. L'article 31 de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, dite « informatique et libertés », prévoit déjà au bénéfice de toute personne morale ou physique, pour la seule poursuite des infractions flagrantes, la faculté de collecter et traiter des données sensibles pour le compte de l'État.

Par ailleurs, aucune règle spécifique en matière de traitement des données sensibles ne trouve à s'appliquer aux services internes de la SNCF et de la RATP. Il n'apparaît donc pas opportun de prévoir un tel régime.

L'amendement COM-19 est adopté.

L'article 10 est supprimé.

Article 11

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-20 vise à supprimer la faculté, ouverte par l'article 11, de capter le son au sein des matériels roulants : elle constitue en effet une atteinte à la vie privée disproportionnée au regard des bénéfices opérationnels escomptés.

En l'occurrence, une telle disposition permettrait de capter des paroles et des conversations prononcées à titre privé au sein d'une rame de train ou de métro, sans avoir à légiférer sur ce point – cela ne nous a d'ailleurs pas été demandé par les forces de l'ordre.

L'amendement COM-20 est adopté.

L'article 11 est supprimé.

Article 12

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-21 tend à sécuriser juridiquement le dispositif instituant un délit d'incivilité d'habitude.

M. Christophe Chaillou. – Notre groupe y est défavorable, par cohérence avec les positions que nous défendons.

L'amendement COM-21 est adopté.

L'article 12 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 13

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L'amendement COM-22 procède à plusieurs modifications de l'article qui crée une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun, afin de reprendre des dispositions déjà votées à deux reprises par le Sénat.

M. Christophe Chaillou. – Nous y sommes défavorables, conformément à nos positions.

L'amendement COM-22 est adopté.

L'article 13 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 14

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Les amendements identiques COM-23 et COM-31 tendent à améliorer la cohérence juridique du dispositif visant à réprimer plus sévèrement les oublis de bagage sur les réseaux de transport.

M. Christophe Chaillou. – La définition même du caractère intentionnel de l'abandon et le caractère disproportionnel des sanctions prévues nous semblent vraiment baroques...

Mme Marie-Pierre de La Gontrie. – C'est un gag ! On va interroger le voyageur pour lui demander s'il a intentionnellement, ou non, oublié son bagage...

M. Guy Benarroche. – Nous présenterons des amendements en séance sur un certain nombre d'articles.

Concernant le dispositif proposé, je n'en comprends pas bien la logique. On ne va tout de même pas condamner à des peines les personnes qui oublient leur bagage ! La rapporteure devrait plutôt proposer la suppression de l'article 14.

M. François-Noël Buffet, président. – L'avis de la rapporteure aujourd'hui n'est pas de supprimer cet article.

Les amendements identiques COM-23 et COM-31 sont adoptés.

L'article 14 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 15

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Les amendements identiques COM-24 et COM-32 ont un double objectif : d'une part, s'assurer que le délit nouvellement créé de *bus-surfing* et de *train-surfing* trouve à s'appliquer dans le cadre du transport ferroviaire comme routier ; d'autre part, permettre le prononcé d'une amende forfaitaire délictuelle pour améliorer l'effectivité de la réponse pénale à l'encontre de ce type de comportement.

Les amendements identiques COM-24 et COM-32 sont adoptés.

L'article 15 est ainsi rédigé.

Article 16

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L’amendement COM-33 vise à substituer au dispositif initial de l’article 16 instituant un fichier recensant l’état civil des auteurs d’infractions un dispositif de transmission d’informations sur les auteurs par les agents de sûreté au ministère public.

La finalité est la même : faciliter le constat de la violation d’une interdiction de paraître dans les réseaux de transport. Le dispositif proposé dans l’amendement paraît cependant mieux adapté aux besoins opérationnels et cohérent avec les prérogatives de chacun des acteurs du continuum de sécurité.

L’avis est donc favorable.

M. Christophe Chaillou. – Nous y sommes défavorables par cohérence avec les positions que nous avons adoptées.

L’amendement COM-33 est adopté.

L’article 16 est ainsi rédigé.

Article 17

L’amendement de précision rédactionnelle COM-26 est adopté.

L’article 17 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 18

L’article 18 est adopté sans modification.

Article 19

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – L’amendement COM-27 vise à renforcer les garanties qui entourent la mise en œuvre du dispositif permettant la communication, par l’administration, de certaines données fiscales et sociales aux agents chargés du recouvrement des indemnités. Ce sont des sommes importantes qui sont en jeu !

L’amendement COM-27 est adopté.

L’article 19 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Mme Nathalie Delattre. – Le groupe du RDSE salue le travail réalisé sur cette proposition de loi.

En cas de bagage abandonné, les services de sécurité incitent les voyageurs à se déplacer sur un côté de la gare : un attentat terroriste pourrait être bien plus meurtrier au vu de la concentration des personnes massées à cet endroit. Aucune doctrine de sécurité n’a été élaborée : les forces de sécurité se concentrent sur le bagage abandonné, et non sur les voyageurs présents dans

la gare. Des recommandations devraient être données sur ce sujet, même s'il est difficile de le faire dans un texte législatif.

Mme Nadine Bellurot, rapporteure. – Avec cette proposition de loi, nous avons essayé d'accompagner au mieux les forces de sécurité, mais nous sommes arrivés au bout de ce que nous pouvions faire. Il faudrait maintenant envisager de donner un statut juridique particulier à l'espace public des gares afin de permettre le déploiement d'une véritable police des transports.

La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.

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

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
Chapitre Ier : Renforcer les pouvoirs des agents des services internes de sécurité des opérateurs de transport			
Article 1er			
Mme BELLUROT, rapporteure	11	Rationalisation du cadre juridique d'autorisation de ces palpations en région Île-de-France	Adopté
Article(s) additionnel(s) après Article 1er			
Mme EUSTACHE-BRINIO	6 rect. bis	Extension aux services internes de sécurité privés des opérateurs de transports de la faculté d'injonction à quitter un véhicule ou une emprise de transport	Rejeté
Mme EUSTACHE-BRINIO	7 rect. bis	Création d'une obligation pour les auteurs d'infractions de justifier leur identité et leur adresse à bord des véhicules de transport	Rejeté
Article 2			
Mme BELLUROT, rapporteure	12	Encadrement des facultés d'intervention des agents de sûreté de la SNCF et de la RATP aux abords immédiats de leurs emprises de transport	Adopté
Article(s) additionnel(s) après Article 2			
Mme EUSTACHE-BRINIO	4 rect. bis	Autorisation aux services internes de sécurité privés des opérateurs de transports d'exercer leurs missions sur le voie publique	Rejeté

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
Article 3			
Mme BELLUROT, rapporteure	13	Amendement rédactionnel	Adopté
Article 4			
Mme BELLUROT, rapporteure	14	Prolongation de la durée de validité de la certification nécessaire pour assurer la détection d'explosifs au sein des emprises de la SNCF et de la RATP pour la durée des Jeux olympiques et Paralympiques de Paris 2024	Adopté
Article 5			
Chapitre II : Renforcer le continuum de sécurité pour une meilleure sécurisation de nos transports			
Article 6			
Mme BELLUROT, rapporteure	15	Faculté pour les exploitants des services de transports de conclure des conventions avec les communes pour encadrer le libre accès des agents de la police municipale aux espaces de transport et aux trains	Adopté
Article 7			
Mme BELLUROT, rapporteure	16	Précision des finalités de l'accès d'Île-de-France Mobilités au CCOS	Adopté
Article(s) additionnel(s) après Article 7			
M. BAS	3	Limitation de l'application du document de référence et de tarification des prestations de sûreté aux prestations réalisées "à la demande" par la RATP	Rejeté
Mme EUSTACHE-BRINIO	10 rect.	Limitation de l'application du document de référence et de tarification des prestations de sûreté aux prestations réalisées "à la demande" par la RATP	Rejeté
Chapitre III : Une sécurisation de l'offre de service par la technologie			
Article 8			
Mme BELLUROT, rapporteure	17	Autorisation sous condition du recours aux caméras-piétons dans le cadre d'interventions aux abords immédiats des emprises de transports pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP	Adopté

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. TABAROT	28	Autorisation sous condition du recours aux caméras-piétons dans le cadre d'interventions aux abords immédiats des emprises de transports pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP	Adopté
Article(s) additionnel(s) après Article 8			
M. TABAROT	29	Expérimentation de l'usage des caméras-piétons pour les conducteurs d'autobus et d'autocars	Adopté
Mme EUSTACHE-BRINIO	5 rect. <i>ter</i>	Expérimentation de l'usage des caméras-piétons pour les conducteurs d'autobus et d'autocars	Adopté
M. TABAROT	30	Mise en place d'un numéro unique d'alerte pour les usagers des transports	Adopté
Article 9			
Mme BELLUROT, rapporteure	18	Expérimentation et encadrement de l'autorisation d'utilisation de traitements algorithmiques pour répondre plus efficacement aux réquisitions judiciaires	Adopté
Article 10			
Mme BELLUROT, rapporteure	19	Suppression de l'article 10 relatif à la collecte et au traitement de données sensibles par les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP	Adopté
Article 11			
Mme BELLUROT, rapporteure	20	Suppression de l'article 11 visant à autoriser la captation du son dans les véhicules de transport	Adopté
Chapitre IV : De nouveaux dispositifs pénaux pour mieux réprimer les délits relatifs aux transports			
Article 12			
Mme BELLUROT, rapporteure	21	Sécurisation juridique du dispositif instituant un délit d'incivilité d'habitude	Adopté
Article 13			
Mme BELLUROT, rapporteure	22	Divers ajustements au dispositif instituant une peine complémentaire d'interdiction de paraître dans les transports en commun	Adopté

Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
Article 14			
Mme BELLUROT, rapporteure	23	Amélioration de la cohérence juridique du dispositif visant à réprimer plus sévèrement les oublis de bagages sur les réseaux de transports	Adopté
M. TABAROT	31	Amélioration de la cohérence juridique du dispositif visant à réprimer plus sévèrement les oublis de bagages sur les réseaux de transports	Adopté
Article 15			
Mme BELLUROT, rapporteure	24	Amélioration de l'effectivité du dispositif instituant un délit de <i>bus et trainsurfing</i>	Adopté
M. TABAROT	32	Amélioration de l'effectivité du dispositif instituant un délit de <i>bus et trainsurfing</i>	Adopté
Chapitre V : Création d'un fichier administratif pour centraliser les auteurs d'infractions dans les transports			
Article 16			
M. TABAROT	33	Transmission d'informations au ministère public pour faciliter le constat de la violation d'une interdiction de paraître dans les réseaux de transport	Adopté
Chapitre VI : Mesures relatives à la sécurisation du recrutement et de l'affectation en lien avec les transports			
Article 17			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
Mme BELLUROT, rapporteure	26	Amendement de précision rédactionnelle	Adopté
Chapitre VII : Mesures relatives au renforcement de la lutte contre la fraude dans les transports			
Article 19			
Mme BELLUROT, rapporteure	27	Renforcement des garanties applicables au dispositif de communication de données fiscales et sociales aux agents assermentés des opérateurs de transport	Adopté

RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 BIS DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »)

Si le premier alinéa de l'article 45 de la Constitution, depuis la révision du 23 juillet 2008, dispose que « *tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis* », le Conseil constitutionnel estime que cette mention a eu pour effet de consolider, dans la Constitution, sa jurisprudence antérieure, reposant en particulier sur « *la nécessité pour un amendement de ne pas être dépourvu de tout lien avec l'objet du texte déposé sur le bureau de la première assemblée saisie* »¹.

De jurisprudence constante et en dépit de la mention du texte « transmis » dans la Constitution, le Conseil constitutionnel apprécie ainsi l'existence du lien par rapport au contenu précis des dispositions du texte initial, déposé sur le bureau de la première assemblée saisie². Pour les lois ordinaires, le seul critère d'analyse est le lien matériel entre le texte initial et l'amendement, la modification de l'intitulé au cours de la navette restant sans effet sur la présence de « cavaliers » dans le texte³. Pour les lois organiques, le Conseil constitutionnel ajoute un second critère : il considère comme un « cavalier » toute disposition organique prise sur un fondement constitutionnel différent de celui sur lequel a été pris le texte initial⁴.

En application des articles 17 *bis* et 44 *bis* du Règlement du Sénat, il revient à la commission saisie au fond de se prononcer sur les irrecevabilités résultant de l'article 45 de la Constitution, étant précisé que le Conseil constitutionnel les soulève d'office lorsqu'il est saisi d'un texte de loi avant sa promulgation.

En application du *vademecum* sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des Présidents, la commission des lois a **arrêté**, lors de sa réunion du mercredi 7 février 2023, **le périmètre indicatif de la proposition de loi n°235 (2023-2024) relative au renforcement de la sûreté dans les transports**.

Elle a considéré que **ce périmètre incluait** les dispositions relatives :

- au périmètre de compétences et aux prérogatives des agents des services internes de sécurité et des agents assermentés de la SNCF et de la RATP ;
- aux compétences des agents d'Ile-de-France Mobilités en matière de sûreté dans les transports ;

¹ Cf. commentaire de la décision n° 2010-617 DC du 9 novembre 2010 - Loi portant réforme des retraites.

² Cf. par exemple les décisions n° 2015-719 DC du 13 août 2015 - Loi portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne et n° 2016-738 DC du 10 novembre 2016 - Loi visant à renforcer la liberté, l'indépendance et le pluralisme des médias.

³ Décision n° 2007-546 DC du 25 janvier 2007 - Loi ratifiant l'ordonnance n° 2005-1040 du 26 août 2005 relative à l'organisation de certaines professions de santé et à la répression de l'usurpation de titres et de l'exercice illégal de ces professions et modifiant le code de la santé publique.

⁴ Décision n° 2020-802 DC du 30 juillet 2020 - Loi organique portant report de l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France et des élections partielles pour les députés et les sénateurs représentant les Français établis hors de France.

- à l'intervention des polices municipales dans les transports en commun ;
- aux infractions commises dans les transports en commun ;
- aux mesures relatives au recrutement et à l'affectation des effectifs participant à la sûreté dans les transports.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Philippe Tabarot, sénateur des Alpes Maritimes

RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP)

M. Jean Castex, président directeur général

Mme Emmanuelle Cortot-Boucher, secrétaire générale

M. Didier Robidoux, directeur de la Sûreté

M. Julien Laurent, directeur des relations institutionnelles

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF)

M. Jean-Pierre Farandou, président-directeur général

M. Xavier Roche, directeur de la sûreté ferroviaire

M. Bertrand Grynszpan, conseiller du directeur de la sûreté

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire du Groupe SNCF,
direction des affaires publiques, direction des relations extérieures

DIRECTION DES LIBERTÉS PUBLIQUES ET DES AFFAIRES JURIDIQUES (DLPAJ)

M. Vincent Ploquin-Duchefdelaville, directeur adjoint

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (IDFM)

M. Emmanuel Grandjean, directeur ressources

Mme Bénédicte Guitard, directrice de la mission sûreté

UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES (UTP)

M. Patrice Lovisa, président de la commission sûreté et lutte contre la fraude

M. Yves Dufour, directeur adjoint des affaires sociales et sûreté

M. Charles-Edouard Roehrich, chargé d'affaires institutionnelles

CONTRIBUTIONS ÉCRITES

- Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) ;
- Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) ;
- Direction générale des finances publiques (DGFIP) ;
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ;
- Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

LA LOI EN CONSTRUCTION

Pour naviguer dans les rédactions successives du texte, le tableau synoptique de la loi en construction est disponible sur le site du Sénat à l'adresse suivante :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pp123-235.html>