

N° 1035

N° 409

## ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958  
DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

## SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 6 mars 2025

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 6 mars 2025

# RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE<sup>(1)</sup> CHARGÉE DE PROPOSER UN  
TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE LOI  
*relative au renforcement de la sûreté dans les transports*

PAR M. GUILLAUME GOUFFIER  
VALENTE,

PAR MME NADINE BELLUROT,

Député.

Sénatrice.

---

(1) *Cette commission est composée de : M. Florent Boudié, député, président ; Mme Muriel Jourda sénateur, vice-présidente ; M. Guillaume Gouffier Valente, député, rapporteur et Mme Nadine Bellurot, sénatrice, rapporteure.*

*Membres titulaires : MM. Bryan Masson, Pascal Jenft, Mmes Elisa Martin, Céline Thiébault-Martinez, M. Ian boucard, députés ; Mmes Catherine Di Folco, Isabelle Florennes, M. Christophe Chaillou, Mme Marie-Pierre de La Gontrie, M. Teva Rohfritsch, sénateurs.*

*Membres suppléants : MM. Michaël Taverne, Philippe Latombe, Jean Moulliere, Paul Molac, députés ; Mmes Françoise Dumont, Lauriane Josende, MM. Hervé Marseille, Jérôme Durain, Mme Cécile Cukierman, MM. Pierre Jean Rochette, Michel Masset, sénateurs.*

---

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 1<sup>ère</sup> lecture : 2223, 134, 636 et T.A. 46.

Commission mixte paritaire : 339.

Sénat : 1<sup>ère</sup> lecture : 235, 318, 319, 313 et T.A. 68 (2023-2024).

Commission mixte paritaire : 410 (2024-2025).



Mesdames, Messieurs,

Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution, et à la demande du Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports s'est réunie à l'Assemblée nationale le jeudi 6 mars 2025.

Elle a procédé à la désignation de son bureau qui a été ainsi constitué :

- M. Florent Boudié, député, président ;
- Mme Muriel Jourda, sénateur, vice-présidente.

Elle a également désigné :

- M. Guillaume Gouffier Valente, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale ;
- Mme Nadine Bellurot, sénatrice, rapporteure pour le Sénat.

\*

\* \* \*

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

**M. Florent Boudié, député, président.** Cette proposition de loi a été déposée le 28 décembre 2023 sur le bureau du Sénat par M. Philippe Tabarot, alors sénateur, et plusieurs de ses collègues. Elle a été adoptée par le Sénat le 13 février 2024, avant d'être victime de la dissolution puis de la motion de censure. Elle n'a été adoptée à l'Assemblée nationale que le 11 février dernier.

Elle comportait initialement dix-neuf articles, puis vingt-deux après son passage au Sénat et trente-trois après l'examen à l'Assemblée nationale, dont cinq supprimés. Un article a été déclaré conforme. Trente-deux articles restent donc en discussion.

**Mme Nadine Bellurot, rapporteure pour le Sénat.** Le Sénat a adopté cette proposition de loi de notre collègue Philippe Tabarot, devenu entretemps ministre des transports, il y a un an. C'est un texte profondément utile, qui apporte des réponses concrètes et opérationnelles à une problématique bien réelle.

Selon une enquête publiée récemment par le ministère de l'intérieur, 40 % des Français déclarent se sentir en insécurité dans les transports. Il est difficile de leur donner tort, quand on sait que 118 440 faits de vol et de violence y ont été commis pour la seule année 2023. Les gares ferroviaires, les stations de métro et de bus, le réseau ferré et les véhicules de transport sont par nature vulnérables à certaines menaces – je pense particulièrement à la menace terroriste ainsi qu'aux violences sexistes et sexuelles.

Il est de notre responsabilité d'agir pour garantir la sécurité de nos concitoyens qui utilisent les transports et celle du personnel et des opérateurs qui font vivre ce service public auquel nous sommes profondément attachés. C'est également une condition du succès du report modal que nous espérons tous et que la transition écologique impose. Dans le même temps il

nous appartient de préserver, d'une part, les droits et libertés constitutionnelles, et, d'autre part, la cohérence du *continuum* de sécurité dans lequel s'inscrivent les services de sûreté de la SNCF et de la RATP.

Le rapporteur de l'Assemblée, Guillaume Gouffier Valente, que je tiens à remercier pour la qualité de nos échanges, et moi-même partagions les mêmes objectifs. Nous étions soucieux de parvenir à un accord et j'espère que le compromis que nous vous soumettons recueillera vos suffrages. Le texte final reflète fidèlement les préoccupations de nos deux assemblées tout en apportant les garanties nécessaires pour assurer la sécurité juridique et, *in fine*, l'opérationnalité des mesures adoptées. Je me concentrerai sur quelques points essentiels.

Les articles 1<sup>er</sup> à 3 permettent une extension significative des prérogatives des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP que sont la Surveillance générale (Suge) et le groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR). Cela était demandé et attendu par ces opérateurs. Le texte assouplit les conditions dans lesquelles ils peuvent procéder à des palpations de sécurité et leur donne de nouvelles facultés en matière d'interdiction d'entrer dans les gares, de saisie d'objets dangereux et d'intervention sur la voie publique. Il est apparu que certains ajustements étaient nécessaires pour assurer la garantie constitutionnelle des deux derniers dispositifs. En revanche, nous vous proposons de ne pas retenir l'extension, adoptée par l'Assemblée nationale, des facultés d'usage de leur arme à feu autrement qu'à des fins de légitime défense par les agents, car elle a vocation à rester la prérogative des forces de sécurité intérieure.

L'article 7 permet à Île-de-France Mobilités (IDFM) d'être présente au centre de coordination opérationnel de sécurité (CCOS), la salle d'information et de commandement mise en place par la préfecture de police. C'est ce qui avait été adopté au Sénat. Il s'agit d'une avancée importante qui tire les conséquences de l'ouverture à la concurrence des transports, laquelle a pour corollaire la fin du monopole de la Suge et du GPSR. Dans le même souci de préservation des équilibres du *continuum* de sécurité, nous proposons de ne pas octroyer à IDFM une compétence de pilotage et de coordination de l'action des services de sûreté, cette prérogative ayant vocation à rester celle du préfet de police.

Le texte de compromis que nous vous présentons conserve les dispositions permettant de renforcer les moyens technologiques des opérateurs de transport prévues aux articles 8 à 11. Il permet notamment la pérennisation du recours aux caméras-piétons par les contrôleurs, dont l'expérimentation a pleinement donné satisfaction, ainsi que leur expérimentation pour les conducteurs, qui sont particulièrement exposés à des agressions ou des invectives. Sera également expérimenté le recours aux caméras embarquées dans les bus scolaires et dans les tramways à Mayotte, qui sont la cible d'attaques récurrentes, ainsi qu'une possibilité de captation du son dans les véhicules pour le seul traitement des incidents. Nous sommes parvenus à une rédaction qui assure, nous l'espérons, une sécurité juridique maximale à cette sonorisation. Des garanties supplémentaires devaient encore être apportées pour sécuriser l'emploi de ces dispositifs. Elles sont intégrées au texte de compromis. .

L'article 9 bis prévoit la prolongation de l'expérimentation du recours à la vidéoprotection algorithmique, à laquelle nous souscrivons. Un rapport présenté par Marie-Pierre de La Gontrie et Françoise Dumont devant la commission des lois du Sénat préconisait déjà cette prolongation. J'espère que les autres préconisations, qui n'avaient pas leur place dans ce texte, pourront être examinées prochainement. Nous nous sommes accordés pour prolonger l'expérimentation jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2027 : puisqu'elle est déjà en cours, deux ans supplémentaires nous semblent constituer un délai suffisant.

Je me réjouis par ailleurs de l'adoption par l'Assemblée nationale de l'article 18 bis, qui prévoit l'incapacité d'exercer la fonction de conducteur de transport de véhicule pour les

personnes mentionnées au fichier automatisé des auteurs d’infractions sexuelles ou violentes (Fijais). Ce dispositif est issu d’une proposition de loi, adoptée au Sénat, de notre collègue Marie Mercier. Nous sommes heureux qu’il ait été conservé dans ce texte de compromis.

Avant de laisser la parole à mon homologue, je tiens une nouvelle fois à souligner le travail de qualité et la relation de confiance que l’Assemblée nationale et le Sénat ont nouée sur ce texte. J’espère qu’il en sera de même lors du vote de la commission mixte paritaire.

**M. Guillaume Gouffier Valente, rapporteur pour l’Assemblée nationale.** Nous avons l’honneur de participer à une commission mixte paritaire qui clôt des travaux parlementaires dont chacun reconnaîtra qu’ils ont été plus tourmentés que de coutume. Après une adoption au Sénat en décembre 2023, la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports a été étudiée une première fois en commission à l’Assemblée nationale, où son examen a été interrompu par la dissolution de l’Assemblée, puis une seconde fois, où les débats en séance publique ont été arrêtés par la censure du gouvernement précédent. Enfin, l’Assemblée nationale a voté ce texte le 11 février dernier. Ces lectures espacées nous ont conduits à porter sur le texte un regard différent et complémentaire qui n’a pu que l’enrichir.

Nos deux assemblées ont examiné le texte en gardant en vue un objectif partagé : celui de donner aux agents du GPSR et de la Suge les moyens de remplir leur mission essentielle au bon fonctionnement des transports publics en garantissant des transports sûrs.

Je voudrais avoir une pensée pour l’auteur du texte, M. Philippe Tabarot, désormais ministre des transports, qui nous a offert une leçon de patience en politique. Sa proposition de loi prouve que l’initiative parlementaire a de l’avenir et qu’elle peut créer le consensus entre les deux chambres.

Avant d’entrer dans le vif du sujet, permettez-moi de remercier aussi mon homologue au Sénat pour la grande qualité des échanges de ces derniers mois, puisque nous avions commencé à dialoguer à l’occasion de déplacements. Il est plus aisément d’aboutir à des consensus lorsque le dialogue est serein et apaisé, comme il l’a toujours été dans le cadre de la préparation de la CMP.

Sur la base de ce dialogue et des votes de chacune de nos assemblées, nous avons pu avancer sur un texte commun dont je veux souligner les grands traits. De nombreux articles n’ont pas été modifiés, ou seulement à la marge, par rapport à la version votée à l’Assemblée nationale. Quelques divergences demeuraient pour lesquelles nous avons trouvé à chaque fois une solution qui me paraît à la fois équilibrée et respectueuse des équilibres politiques et des discussions en commission et en séance.

Nous avons souhaité consolider la constitutionnalité du texte. Nous avons donc supprimé, à l’article 1<sup>er</sup>, la possibilité de transaction en cas de délit, qui n’est pas permise par notre droit constitutionnel. De la même manière, nous avons supprimé la modalité d’intervention des agents du GPSR et de la Suge sur la voie publique sans autorisation du préfet en cas d’urgence à l’alinéa 6 de l’article 2. Cette rédaction, un peu ambiguë, qui avait fait débat en commission, est déjà pour une large partie couverte par l’article 73 du code de procédure pénale.

S’agissant du dispositif de conservation des objets dangereux de l’article 1<sup>er</sup>, nous avons repris la rédaction de l’Assemblée, mais nous l’avons complétée par des ajouts qui visent à sécuriser juridiquement ce dispositif innovant et attendu par les agents sur le terrain, notamment en précisant les délais de confiscation, de conservation et de destruction mais aussi la nécessité de transmettre l’information à un officier de police judiciaire après toute confiscation.

Je me félicite que nous ayons gardé le cœur des trois premiers articles. Nous avons toutefois retiré une disposition qui avait fait débat à l'Assemblée nationale lors de la première lecture, mais qui n'avait pas été discutée au Sénat, celle qui concernait le périple meurtrier. Nous avons cependant gardé, à l'article 2 bis, le dispositif qui permettra aux agents de sûreté privée de réaliser des évictions des transports, notamment des bus, qui avaient longuement occupé nos discussions en commission et en séance.

Pour l'article 7, après avoir entendu l'ensemble des acteurs concernés, notamment la préfecture de police, IDFM et les opérateurs de transport, il nous semble plus pertinent de nous en tenir à la rédaction adoptée en commission des lois de l'Assemblée nationale, qui s'inscrit pleinement dans l'équilibre recherché par le Sénat. Cette rédaction représente une importante avancée pour IDFM, qui aura bien accès au CCOS, tout en conservant les équilibres et les prérogatives de chacun des acteurs y siégeant. Elle confirme le rôle de l'État, représenté par le préfet de police.

L'article 9 bis, introduit à l'Assemblée, rejoignait les travaux du Sénat et abeau coup animé nos discussions préparatoires. Je remercie mon homologue de confirmer sa rédaction, tout en portant un regard juste sur le délai de l'expérimentation.

À l'article 11 nous avons abouti, avec la rapporteure du Sénat, à une rédaction de compromis qui pérennise le dispositif de captation sonore cher aux opérateurs. Il n'y aura pas d'enregistrement et l'expérimentation sera limitée à deux ans au lieu de trois.

Nous proposons également de modifier l'article 14 bis, qui autorise les opérateurs à dégager les voies de tramway en cas de véhicule embourbé. Nous sommes ainsi revenus à une rédaction plus proche de ce que la commission des lois de l'Assemblée avait adopté.

Enfin, je vous remercie d'avoir exceptionnellement toléré une demande de rapport qui m'était chère, car elle était issue d'échanges de terrain conduits lors du second examen du texte à l'Assemblée. Ce rapport indiquera quelle suite il convient de donner à l'organisation de la sûreté dans les transports dans les années qui viennent.

Vous le voyez, nous sommes prêts à aboutir à un accord sur ce texte attendu par les usagers et sur le terrain. J'espère que nos échanges seront aussi sereins qu'ils l'ont été entre nos deux chambres ces dernières semaines.

**M. Philippe Latombe, député.** Le groupe Les Démocrates regrette la prolongation, à l'article 9 bis, de l'expérimentation de la vidéoprotection à surcouche algorithmique. Ce n'est pas dans cet esprit que nous avions voté le texte avant les Jeux olympiques. Un rapport devait donner lieu à une discussion sur les cas d'usage jugés nécessaires de cette technologie et les garde-fous à y apporter avant d'envisager la poursuite de l'expérimentation ou la pérennisation du dispositif. Toutefois, cela ne changera pas notre vote.

**Mme Élisa Martin, députée.** Je vous remercie pour ce travail de rapprochement qui a abouti à un résultat. Le groupe La France insoumise maintient son opposition à ce texte pour les raisons suivantes : l'extension des compétences des agents de statut privé ou parapublic à un niveau proche de celles de la police et de la gendarmerie ; le recours à des outils de surveillance de masse, comme l'a dit M. Latombe, même s'il n'en tire pas les mêmes conclusions ; un rapport aux citoyens fondé sur des amendes plutôt que sur la prévention. À titre d'exemple, il ne serait pas intéressant de renforcer les dispositifs d'affichage, comme ceux qui existent dans les gares pour prévenir l'oubli de bagages, au lieu de verser systématiquement dans la surenchère pénale.

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

### **RENFORCER LES POUVOIRS DES AGENTS DES SERVICES INTERNES DE SECURITE DES OPERATEURS DE TRANSPORT**

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

(art. L. 613-2 du code de la sécurité intérieure, art. L. 2251-9 et L. 2251-10 [nouveau] du code des transports)

#### **Facilitation des palpations de sécurité et nouvelle faculté de saisie d'objets pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP**

**Mme Céline Thébault-Martinez, députée.** Nous souhaitons la suppression de l'article pour une raison déjà évoquée lors de nos débats. L'attribution aux agents de la RATP et de la SNCF de la capacité de procéder à des palpations nous semble problématique et porte atteinte à la liberté des voyageurs.

*L'article 1<sup>er</sup> est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

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

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

#### **Obligation de justification de l'identité des auteurs d'infractions au code des transports**

*L'article 1<sup>er</sup> bis est supprimé.*

#### *Article 2*

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

#### **Capacité d'intervenir momentanément sur la voie publique pour les agents de sûreté de la SNCF et de la RATP**

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

*Article 2 bis*

(art. L. 2241-6 du code des transports)

**Attribution d'un pouvoir d'injonction de quitter les emprises aux agents de sécurité privée œuvrant dans les transports publics**

*L'article 2 bis est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

*Article 3*

(art. L. 2241-6 du code des transports)

**Faculté d'interdire l'accès aux emprises des espaces, gares ou stations pour les agents compétents en matière de police du transport**

*L'article 3 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

*Article 3 bis*

(art. L. 2251-4 du code des transports)

**Autorisation de l'usage de l'arme par les agents du GPSR et de la Suge en cas de périple meurtrier et autorisation de dotation du personnel de la Suge en pistolets à impulsion électrique**

*L'article 3 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*Article 4*

(art. L. 1632-3 du code des transports)

**Conditions de recours aux équipes cynotechniques**

*L'article 4 est supprimé.*

*Article 5*

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

**Extension des compétences de la Suge à tous les transports routiers de substitution**

*L'article 5 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

## CHAPITRE II

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

#### *Article 6*

(art. L. 2241-1-1 et L. 3116-1 du code des transports)

#### **Accès des agents de police municipale aux espaces de transport et aux trains en circulation sur leur territoire**

*L'article 6 est adopté dans la rédaction du Sénat.*

#### *Article 6 bis*

(art. L. 2241-1 et L. 2241-1-2 [nouveau] du code des transports)

#### **Renforcement des prérogatives des agents de police judiciaire adjoints dans les transports**

*L'article 6 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

#### *Article 7*

(art. L. 1241-4-1 A [nouveau] et L. 1631-3 du code des transports)

#### **Possibilité d'affectation des agents d'Île-de-France Mobilités au centre de coordination opérationnel de la sécurité (CCOS)**

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

## CHAPITRE III

### UNE SECURISATION DE L'OFFRE DE SERVICE PAR LA TECHNOLOGIE

#### *Article 8*

(art. L. 2241-6-1 [nouveau] du code des transports)

#### **Pérennisation de l'usage des caméras-piétons pour les agents de contrôle**

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

*Article 8 bis*

**Expérimentation de l'usage des caméras-piétons pour les conducteurs d'autobus et d'autocars**

*L'article 8 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*Article 8 ter*

(art. L. 2121-1-1, L. 2121-3 et L. 2121-12 du code des transports)

**Mise en place d'un numéro téléphonique national unique pour les usagers des services publics de transport ferroviaire**

*L'article 8 ter est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

*Article 8 quater*

**Expérimentation habilitant les opérateurs de transport scolaire routier à filmer la voie publique au moyen de caméras frontales et latérales embarquées à bord des autocars à Mayotte**

*L'article 8 quater est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*Article 8 quinques*

**Expérimentation permettant l'installation de caméras frontales sur les tramways**

*L'article 8 quinques est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*Article 9*

(art. L. 2251-4-3 du code des transports [nouveau])

**Utilisation de logiciels d'intelligence artificielle pour accélérer le traitement des réquisitions judiciaires**

*L'article 9 est supprimé.*

*Article 9 bis*

(art. 10 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions)

**Prolongation de l'expérimentation de l'usage de traitements algorithmiques couplés à des dispositifs de vidéoprotection et de captations d'images par voie aéroportée**

*L'article 9 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*Article 10*

(art. L. 2251-11 du code des transports [nouveau])

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

*L'article 10 est supprimé.*

*Article 11*

(art. L. 1632-2-1 du code des transports [nouveau])

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

*L'article 11 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

CHAPITRE IV  
**DE NOUVEAUX DISPOSITIFS PENAUX POUR MIEUX REPRIMER LES DELITS RELATIFS  
AUX TRANSPORTS**

*Article 12*

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

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

*L'article 12 est supprimé.*

*Article 14*

(art. L. 2242-4-1 et L. 2242-4-2 [nouveaux] du code des transports)

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

**Mme Marie-Pierre de La Gontrie, sénatrice.** Je comprends que l'oubli de bagages pose problème, mais je ne comprends pas comment les dispositions sont censées s'appliquer.

**M. Guillaume Gouffier Valente, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** Comme les sénateurs, les députés constatent la multiplication des abandons de bagage et jugent nécessaire d'aller plus loin que les campagnes lancées par les opérateurs de transport pour lutter contre ce phénomène qui entraîne des retards et des coûts importants.

Nous avons souhaité apporter davantage de clarté au dispositif, en distinguant trois situations : l'oubli purement involontaire, l'oubli involontaire dans un transport où l'étiquetage est obligatoire – c'est-à-dire dans les trains – et l'oubli volontaire, notamment dans les cas où la vidéosurveillance permet d'établir la volonté de perturber le service.

En revanche, il nous a paru préférable de ne retenir qu'une sanction d'ordre contraventionnel, et non une sanction délictuelle, qui aurait paru disproportionnée.

**Mme Céline Thiébault-Martinez, députée.** Les débats nourris qui se sont tenus à l'Assemblée nationale ont notamment porté sur la notion d'oubli « par imprudence, inattention ou négligence », définition si large qu'elle recouvre en réalité tous les cas susceptibles d'être captés par la vidéosurveillance. Le fait d'oublier son sac dans tout type de transport devient ainsi possible d'une contravention, sans aucune tolérance, ce qui semble problématique.

*L'article 14 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

*Article 14 bis A*

(art. L. 1632-4 et L. 1632-5 [nouveaux] du code des transports)

***Dispositif anonymisé d'étiquetage des bagages***

*L'article 14 bis A est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

*Article 14 bis*

(art. L. 2242-4-1 [nouveau] du code des transports)

***Dégagement des voies de tramways***

*L'article 14 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

*Article 15*

(art. L. 1633-5 [nouveau], L. 2242-4 et L. 3116-3 du code des transports)

***Création d'un délit de « transport surfing »***

*L'article 15 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

**CHAPITRE V**

**Transmission d'informations au ministère public**

*Article 16*

(art. L. 2243-1, L. 2243-2 et L. 2243-3 [nouveaux] du code des transports)

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

*L'article 16 est supprimé.*

*Article 16 bis*

(art. L. 2242-4-1 [nouveau] du code des transports)

***Dépôt de plainte par l'employeur***

*L'article 16 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

## CHAPITRE VI

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

#### *Article 17*

(art. L. 225-5 du code de la route)

### Information automatique des opérateurs de transport public routier relative à la perte de permis de conduire d'un conducteur

*L'article 17 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission mixte paritaire.*

#### *Article 18*

(art. L. 6342-4 du code des transports)

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

*L'article 18 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

#### *Article 18 bis*

(art. 706-53-7 du code de procédure pénale)

### Possibilité pour les entreprises de transport public de consulter, par l'intermédiaire des préfets, le fichier automatisé des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes (Fijais)

*L'article 18 bis est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

## CHAPITRE VII

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

#### *Article 19*

(art. L. 2241-2-1 du code des transports et art. L. 166 F du livre des procédures pénales)

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

*L'article 19 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

*Article 20*

**Rapport sur les enjeux de l'ouverture à la concurrence pour la sûreté dans les transports**

*L'article 20 est adopté dans la rédaction de l'Assemblée nationale.*

**Mme Marie-Pierre de La Gontrie, sénatrice.** Sur le vote de l'ensemble du texte, je m'abstiendrai.

**M. Christophe Chaillou, sénateur.** Moi aussi.

*La commission mixte paritaire adopte, ainsi rédigées, l'ensemble des dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports.*

\*

\* \*

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

## TABLEAU COMPARATIF

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

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

CHAPITRE I<sup>er</sup>

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

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

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

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

CHAPITRE I<sup>er</sup>

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

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

I. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié : ①

*1° A (nouveau) Le deuxième alinéa de l'article L. 2251-1 est ainsi modifié : ②*

*a) À la première phrase, les mots : « , dans le cadre d'une mission de prévention, » sont supprimés ; ③*

*b) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Sans préjudice de la compétence générale de la police nationale et de la gendarmerie nationale, ces services ont pour mission de prévenir les atteintes à l'ordre public dans les lieux relevant de leur compétence dans le cadre d'un continuum de sécurité avec les services de l'État. » ; ④*

*c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ils contribuent à la lutte contre le terrorisme. » ; ⑤*

*1° Le premier alinéa de l'article L. 2251-9 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés : ⑥*

*« Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. ⑦*

1° Le premier alinéa de l'article L. 2251-9 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

*« Les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou lorsqu'un périmètre de protection a été institué en application de l'article L. 226-1 du code de la sécurité intérieure, procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet. En l'absence d'arrêté instituant un périmètre de protection, ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police, qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.*

*« Si des éléments objectifs laissent à penser qu'une personne pourrait détenir des objets susceptibles de présenter un risque pour la sécurité des personnes ou des biens, les agents mentionnés au deuxième alinéa du présent article peuvent procéder, avec le consentement exprès de la personne, à des palpations de sécurité en l'absence de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou lorsqu'un périmètre de protection a été institué. » ;*

*2° Il est ajouté un article L. 2251-10 ainsi rédigé :*

*« Art. L. 2251-10. – Lorsque des objets autres que des armes qui, par leur nature, leur quantité ou l'insuffisance de leur emballage, peuvent être dangereux, gêner ou incommoder les voyageurs sont découverts à l'occasion des mesures de contrôles réalisées en application de l'article L. 613-2 du code de la sécurité intérieure ou dans le cadre des missions de prévention des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, ces agents peuvent retirer lesdits objets avec le consentement de leur propriétaire.*

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

*« Ces agents peuvent, en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou lorsqu'un périmètre de protection a été institué en application de l'article L. 226-1 du code de la sécurité intérieure, procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet. En l'absence d'arrêté instituant un périmètre de protection, ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du représentant de l'État dans le département, qui en fixe la durée et détermine les lieux ou catégories de lieux dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Cet arrêté est communiqué au procureur de la République.*

*« 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 peuvent procéder, avec le consentement exprès de la personne, à des palpations de sécurité en l'absence d'arrêté constatant des circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique ou d'arrêté instituant un périmètre de protection. La palpation de sécurité doit être faite par une personne de même sexe que la personne qui en fait l'objet. » ;*

*2° Sont ajoutés des articles L. 2251-10 et L. 2251-11 ainsi rédigés :*

*« Art. L. 2251-10. – Lorsqu'un objet autre qu'une arme qui, par sa nature ou son usage, peut être dangereux pour les voyageurs est découvert à l'occasion des mesures de contrôle réalisées en application de l'article L. 2251-9 ou dans le cadre des missions de prévention des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, ces agents peuvent conserver ledit objet avec le consentement de son propriétaire.*

*« Un décret en Conseil d'État détermine les modalités selon lesquelles les objets sont conservés et peuvent être remis à la disposition de leur propriétaire.*

*« Les agents mentionnés au premier alinéa du présent article établissent un document indiquant la description de l'objet conservé et l'identité de son propriétaire. Ils en délivrent une copie à la personne ayant fait l'objet de la mesure.*

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

« En cas de refus, les agents mentionnés au 5° du I de l'article L. 2241-1 du présent code peuvent mettre en œuvre les mesures prévues à l'article L. 2241-6. Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des objets mentionnés au premier alinéa du présent article.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. »

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« En cas de refus par le propriétaire de la demande formulée en application du même premier alinéa, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent mettre en œuvre les mesures prévues à l'article L. 2241-6.

(14)

### (Alinéa supprimé)

« Art. L. 2251-11 (nouveau). – I. – Pour les délits mentionnés à l'article L. 2242-4 du présent code et à l'article 446-1 du code pénal constatés par les agents mentionnés au 5° du I de l'article L. 2241-1 du présent code, l'action publique peut être éteinte, par dérogation à l'article 381 du code de procédure pénale, par une transaction entre l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée et l'auteur du délit.

(15)

« Toutefois, le premier alinéa du présent I n'est pas applicable si le délit a été commis par un mineur ou si plusieurs délits, dont l'un au moins ne peut donner lieu à transaction, ont été constatés simultanément.

(16)

« II. – La transaction est réalisée par le versement d'une indemnité forfaitaire d'un montant de 300 € à l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée. En cas de paiement immédiat, le montant de l'indemnité forfaitaire minorée est de 250 €.

(17)

### « Ce versement est effectué :

(18)

« 1° Soit, au moment de la constatation de l'infraction, entre les mains d'un agent mentionné au 5° du I de l'article L. 2241-1 ;

(19)

« 2° Soit, dans un délai de trois mois à compter de la constatation de l'infraction, au service, indiqué dans la proposition de transaction, de l'exploitant au profit duquel la prestation de sûreté est réalisée.

(20)

« À défaut de paiement immédiat, l'auteur du délit a l'obligation de présenter un document attestant son identité à l'agent mentionné au même 5°, qui est habilité à relever le nom et l'adresse de l'auteur du délit afin de dresser procès-verbal.

(21)

« III. – En cas de refus de la transaction par l'auteur du délit ou d'impossibilité de présenter un document attestant son identité, les agents mentionnés au 5° du I de l'article L. 2241-1 peuvent l'appréhender afin de le conduire devant l'officier de police judiciaire le plus proche dans les conditions prévues à l'article 73 du code de procédure pénale.

(22)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« IV. – Dans un délai de trois mois à compter de la constatation de l'infraction, l'auteur du délit doit s'acquitter du montant des sommes dues au titre de la transaction, à moins qu'il ne formule dans le même délai une protestation auprès du service de l'exploitant. Cette protestation, accompagnée du procès-verbal d'infraction, est transmise au procureur de la République.

« V. – À l'expiration du délai de trois mois, si l'auteur du délit ne s'est pas acquitté du montant des sommes dues au titre de la transaction, l'exploitant transmet le procès-verbal d'infraction au procureur de la République. »

II. – (nouveau)(Supprimé)

II. – (Supprimé)

(23)

(24)

(25)

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

Après l'article L. 2241-10 du code des transports, il est inséré un article L. 2241-10-1 ainsi rédigé :

(1)

« Art. L. 2241-10-1. – Les auteurs d'infractions aux dispositions du présent titre sont en mesure de justifier de leur identité et de leur adresse à bord des véhicules de transport, dans les espaces affectés au transport public de voyageurs ou sur le domaine public ferroviaire. Ils doivent, pour cela, être porteurs d'un document attestant cette identité et cette adresse. La liste des documents valables est établie par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports.

(2)

« Les agents mentionnés aux 1<sup>o</sup> à 6<sup>o</sup> du I de l'article L. 2241-1 et à l'article L. 2251-1 sont habilités à relever l'identité et l'adresse des auteurs d'infractions afin d'établir un procès-verbal.

(3)

« Si les auteurs d'infractions mentionnés au premier alinéa du présent article sont dans l'impossibilité de justifier de leur identité et de leur adresse, les agents mentionnés au deuxième alinéa en avisent sans délai et par tout moyen un officier de police judiciaire territorialement compétent dans les conditions prévues aux trois derniers alinéas de l'article L. 2241-2. »

(4)

**Article 2**

**Article 2**

*Le code des transports est ainsi modifié :*

(1)

1<sup>o</sup> (nouveau) L'article L. 2251-1 est ainsi modifié :

(2)

a) Au dernier alinéa, après le mot : « publique », sont insérés les mots : « de façon programmée » ;

(3)

b) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

(4)

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« À titre exceptionnel, ils peuvent être autorisés par le représentant de l'État dans le département à exercer sur la voie publique, aux abords immédiats des entreprises immobilières mentionnées aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 du présent code, des missions, même itinérantes, de prévention des atteintes aux personnes et de surveillance contre les vols, les dégradations, les effractions et les actes de terrorisme visant les biens dont ils ont la garde.

« Pour assurer les missions prévues au deuxième alinéa du présent article, ils peuvent intervenir spontanément et momentanément sur la voie publique et aux abords immédiats des entreprises immobilières mentionnées aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 lorsque le caractère urgent de la situation le justifie. » ;

Après l'article L. 2251-1-3 du code des transports, il est inséré un article L. 2251-1-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-1-4. – Pour assurer la mission prévue au deuxième alinéa de l'article L. 2251-1, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent intervenir momentanément sur la voie publique, aux abords immédiats des entreprises immobilières mentionnées aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2 dès lors que l'une des infractions mentionnées à l'article 446-1 du code pénal, au premier alinéa du I de l'article L. 2241-1 ou au chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du présent code a été commise *au sein desdites entreprises et que le caractère inopiné ou urgent de la situation justifie leur poursuite immédiate.* »

2° Après l'article L. 2251-1-3, il est inséré un article L. 2251-1-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 2251-1-4. – Pour assurer la mission prévue au deuxième alinéa de l'article L. 2251-1, les agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent intervenir momentanément sur la voie publique, aux abords immédiats des entreprises immobilières mentionnées aux articles L. 2251-1-1 et L. 2251-1-2, lorsque l'une des infractions mentionnées à l'article 446-1 du code pénal ou au premier alinéa du I de l'article L. 2241-1 ou au chapitre VI du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du présent code a été commise *dans lesdites entreprises.*

« Ils peuvent constater par procès-verbal le délit prévu à l'article 446-1 du code pénal lorsqu'il est commis aux abords immédiats des entreprises immobilières des transports publics de voyageurs mentionnées au premier alinéa du présent article.

« Ils peuvent appréhender, en vue de leur confiscation par le tribunal, les marchandises de toute nature offertes, mises en vente ou exposées en vue de la vente sans l'autorisation administrative nécessaire aux abords immédiats des entreprises immobilières des transports publics de voyageurs. Ils peuvent également saisir dans les mêmes conditions les étals supportant ces marchandises.

« Les marchandises saisies sont détruites lorsqu'il s'agit de denrées impropre à la consommation. Elles sont remises à des organisations caritatives ou humanitaires d'intérêt général lorsqu'il s'agit de denrées périssables.

« Il est rendu compte à l'officier de police judiciaire compétent de la saisie des marchandises et de leur destruction ou de leur remise aux organisations mentionnées à l'avant-dernier alinéa. »

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Article 2 bis (nouveau)**

*Le premier alinéa de l'article L. 2241-6 du code des transports est ainsi modifié :* ①

*1° À la première phrase, après la référence : « L. 2241-1 », sont insérés les mots : « et par les agents exerçant l'activité mentionnée au 1<sup>o</sup> de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure au profit d'un opérateur de transport public de personnes » ;* ②

*2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :* ③

*« Les modalités de formation et d'autorisation des agents exerçant l'activité mentionnée au 1<sup>o</sup> de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure mentionnées au premier alinéa du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État. »* ④

**Article 3**

L'article L. 2241-6 du code des transports est ainsi modifié :

*1° Au début, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :*

*« Toute personne *se trouvant* au seuil des entreprises des espaces, gares et stations gérés par l'exploitant qui trouble l'ordre public ou dont le comportement est de nature à compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations, *ainsi que* toute personne qui refuse de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou aux palpations de sécurité peut se voir interdire par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 l'accès aux espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant. » ;*

*2° Après le mot : « accès », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « aux espaces, gares ou stations ou aux véhicules ou le contraire à quitter sans délai lesdits espaces, gares ou stations ou à descendre desdits véhicules. En tant que de besoin, ils peuvent requérir l'assistance de la force publique. »*

**Article 3**

L'article L. 2241-6 du code des transports est ainsi modifié :

*1° Au début, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :* ②

*« Toute personne *qui se trouve* au seuil des entreprises des espaces, gares et stations gérés par l'exploitant du réseau de transport public et qui trouble l'ordre public ou dont le comportement est de nature à compromettre la sécurité des personnes ou la régularité des circulations ou toute personne qui refuse de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou à des palpations de sécurité peut se voir interdire par les agents mentionnés au I de l'article L. 2241-1 l'accès aux espaces, gares ou stations gérés par l'exploitant. » ;* ③

*2° Après le mot : « accès », la fin du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « aux espaces, gares ou stations ou aux véhicules ou le contraire à quitter sans délai lesdits espaces, gares ou stations ou à descendre desdits véhicules. En tant que de besoin, ils peuvent requérir l'assistance de la force publique. » ;* ④

*3° (nouveau) À la seconde phrase de l'avant-dernier alinéa et au dernier alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois ». ⑤*

**Article 3 bis (nouveau)**

*L'article L. 2251-4 du code des transports est ainsi modifié :* ①

*1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ils peuvent faire usage de leurs armes en cas de légitime défense et dans les cas prévus aux 1<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> de l'article L. 435-1 du code de la sécurité intérieure. » ;* ②

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

2° Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : (3)

« Les agents du service interne de sécurité de la SNCF peuvent également être nominativement autorisés par l'autorité administrative compétente de l'État à porter un pistolet à impulsion électrique. Les caractéristiques des armes, s'agissant notamment de leurs systèmes de contrôle, les modalités de compte rendu de leur utilisation et de mise en place d'une procédure d'évaluation et de contrôle périodique nécessaire à l'appréciation des conditions effectives de leur utilisation ainsi que les conditions de formation des agents appelés à porter ces pistolets sont définies par décret en Conseil d'État. » (4)

### Article 4

#### I. – (Supprimé)

*II (nouveau). – Afin de garantir la sécurité des jeux Olympiques et Paralympiques, lorsqu'elle a été obtenue avant le 1<sup>er</sup> mai 2023, la certification technique mentionnée à l'article L. 1632-3 du code des transports est réputée valide jusqu'au 30 septembre 2024.*

### Article 4

#### (Supprimé)

### Article 5

L'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « infrastructure, », sont insérés les mots : « des exploitants d'aménagements de transport public routier accueillant les services organisés en application du 2<sup>o</sup> de l'article L. 2121-3, » ;

2° Le deuxième alinéa est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« Cette mission s'exerce :

« 1° Dans les entreprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et des services de transport routier mentionnés au même 2<sup>o</sup> et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés ;

### Article 5

L'article L. 2251-1-1 du code des transports est ainsi modifié : (1)

1° Au premier alinéa, après le mot : « infrastructure, », sont insérés les mots : « des exploitants d'aménagements de transport public routier accueillant les services de transport routier effectués en substitution aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs, » ; (2)

2° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé : (3)

« Cette mission s'exerce dans les entreprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire de personnes et de marchandises et des services de transport routier effectués en substitution aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs ainsi que dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés. » (4)

(Alinea supprimé)

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

« 2° Dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport routier interurbains interconnectés avec les services mentionnés au 1° et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés. »

## CHAPITRE II

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

#### Article 6

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

« L'exploitant du service de transport public peut conclure avec une ou plusieurs communes ou établissements publics de coopération intercommunale ainsi qu'avec l'autorité organisatrice une convention déterminant les conditions dans lesquelles les agents de la police municipale ou les gardes champêtres peuvent accéder librement aux espaces de transport et aux trains en circulation sur leur territoire. » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 3116-1, la référence : « L. 2241-2 » est remplacée par la référence : « L. 2241-1-1 ».

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

(Alinéa supprimé)

## CHAPITRE II

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

#### Article 6

I (nouveau). – Le dernier alinéa de l'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communes associent les opérateurs de transport à la conclusion de cette convention. »

II. – (Supprimé)

(2)

#### Article 6 bis (nouveau)

Le code des transports est ainsi modifié :

(1)

1° L'article L. 2241-1 est ainsi modifié :

(2)

a) Le I est complété par un 8° ainsi rédigé :

(3)

« 8° Les agents de police judiciaire adjoints. » ;

(4)

b) Le 2° du II est abrogé ;

(5)

2° Après l'article L. 2241-1-1, il est inséré un article L. 2241-1-2 ainsi rédigé :

(6)

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Art. L. 2241-1-2. – Les officiers ou les agents de police judiciaire de la gendarmerie nationale ou de la police nationale territorialement compétents, à leur initiative, et les agents de police judiciaire adjoints peuvent, sur les lignes et dans les gares des réseaux ferroviaires et guidés, procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. » ;

3° À l'article L. 3116-1, les mots : « et 6° » sont remplacés par les mots : « , 6° et 8° ». (8)

### Article 7

I. – Après l'article L. 1241-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1241-4-1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 1241-4-1 A. – Les agents d'Île-de-France Mobilités exerçant des missions relatives à la sûreté des transports peuvent être affectés *au sein* de salles d'information et de commandement relevant de l'État et, sous l'autorité et en présence des agents de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie nationale, visionner les images des systèmes de vidéoprotection transmises en temps réel *dans* ces salles depuis les véhicules et emprises immobilières des transports publics de voyageurs ou leurs abords immédiats aux seules fins, pour l'exercice par Île-de-France Mobilités de la mission définie au 6° du I de l'article L. 1241-2, de faciliter la coordination avec ces derniers de l'action des services internes de sûreté des exploitants des services de transport relevant de sa compétence. L'affectation de ces agents s'effectue dans les conditions fixées aux II et III de l'article L. 2251-4-2. »

### Article 7

I. – Après l'article L. 1241-4 du code des transports, il est inséré un article L. 1241-4-1 A ainsi rédigé : (1)

« Art. L. 1241-4-1 A. – Les agents d'Île-de-France Mobilités exerçant des missions relatives à la sûreté des transports peuvent être affectés *dans* des salles d'information et de commandement relevant de l'État et, sous l'autorité et en présence des agents de la police nationale ou des militaires de la gendarmerie nationale, visionner les images des systèmes de vidéoprotection transmises en temps réel *vers* ces salles depuis les véhicules et les emprises immobilières des transports publics de voyageurs ou leurs abords immédiats aux seules fins de l'exercice, par Île-de-France Mobilités, de la mission définie au 6° du I de l'article L. 1241-2. L'affectation de ces agents s'effectue dans les conditions fixées aux II et III de l'article L. 2251-4-2. (2)

« Les agents de sécurité privée mentionnés à l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure exerçant des missions relatives à la sûreté des transports peuvent être affectés dans des salles d'information et de commandement relevant de l'État dans les mêmes conditions. Ils doivent être individuellement désignés et dûment habilités par le représentant de l'État dans le département. (3)

« Au titre de la mission définie au 6° du I de l'article L. 1241-2 du présent code, les agents d'Île-de-France Mobilités présents dans les salles d'information et de commandement relevant de l'État pilotent et coordonnent l'action des services internes de sécurité mentionnés aux articles L. 1631-2 et L. 2251-1 et des agents exerçant une activité mentionnée aux 1° ou 1° bis de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure lorsqu'ils exercent leurs missions dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport mentionnés à l'article L. 1241-1 du présent code et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés. » (4)

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

II (nouveau). – Le I du présent article entre en vigueur à l'échéance de l'exécution des services réguliers de transport routier en cours fixée dans les conditions prévues au 1<sup>o</sup> du II de l'article L. 1241-6 du code des transports.

### CHAPITRE III

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

##### Article 8

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après l'article L. 2241-6, il est inséré un article L. 2241-6-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2241-6-1. – Dans l'exercice de leurs missions prévues à l'article L. 2241-1 et dans le cadre de la prévention des atteintes à l'ordre public, les agents assermentés mentionnés au 4<sup>o</sup> du I du même article L. 2241-1 peuvent procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

« L'enregistrement n'est pas permanent.

« Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés mentionnés au même 4<sup>o</sup>, 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.

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

### II. – (Supprimé)

(5)

### CHAPITRE III

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

##### Article 8

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Après l'article L. 2241-6, il est inséré un article L. 2241-6-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2241-6-1. – Dans l'exercice de leurs missions prévues à l'article L. 2241-1, les agents mentionnés au 4<sup>o</sup> du I du même article L. 2241-1 peuvent procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances de l'intervention ou au comportement des personnes concernées.

« Les agents de l'exploitant du service de transport ou de l'entreprise de transport exerçant des missions de nature équivalente à celles exercées par les agents mentionnés au même 4<sup>o</sup> peuvent procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions dans les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, sur les seules parties des lignes transfrontalières situées sur le territoire national.

« L'enregistrement n'est pas permanent.

(4)

« Les enregistrements ont pour finalités la prévention des incidents au cours des interventions des agents mentionnés aux deux premiers alinéas, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves ainsi que la formation et la pédagogie des agents. Lorsque la sécurité des agents est menacée, les images captées et enregistrées au moyen de caméras individuelles peuvent être transmises en temps réel au poste de commandement du service concerné.

(5)

(6)

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

« Les caméras sont portées de façon apparente par les agents *assermentés* mentionnés *audit* 4°. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les *personnels* auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

« 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 trente jours.

« Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle de la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

« Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. » ;

2° (*nouveau*) Le sixième alinéa de l'article L. 2251-4-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Par dérogation, lorsque l'enregistrement a débuté *au sein* desdites emprises ou desdits véhicules, *il peut se poursuivre pour la durée des interventions mentionnées à l'article L. 2251-1-4*. »

### Article 8 bis (*nouveau*)

I. – À titre expérimental, les conducteurs des services réguliers de transport public par autobus ou autocars peuvent procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel dans l'exercice des missions qu'ils exercent au profit des opérateurs de transport public de voyageurs lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances ou au comportement des personnes concernées.

L'enregistrement n'est pas permanent.

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

« Les caméras sont portées de façon apparente par les agents mentionnés *aux mêmes deux premiers alinéas*. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances l'interdisent. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les *agents* 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 trente jours.

« Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle *par la* Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

« Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. » ;

2° Le sixième alinéa de l'article L. 2251-4-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Par dérogation, *il peut se poursuivre pour la durée des interventions mentionnées à l'article L. 2251-1-4* lorsque l'enregistrement a débuté *à l'intérieur* desdites emprises ou desdits véhicules *ou lorsque les agents sont amenés à conduire un individu, par véhicule, à un officier de police judiciaire.* »

### Article 8 bis

I. – À titre expérimental et *après consultation des organisations syndicales représentant le personnel concerné*, les conducteurs des services réguliers de transport public par autobus ou *par autocar* peuvent procéder, au moyen de caméras individuelles, à un enregistrement audiovisuel dans l'exercice des missions qu'ils exercent au profit des opérateurs de transport public de voyageurs lorsque se produit ou est susceptible de se produire un incident, eu égard aux circonstances ou au comportement des personnes concernées.

L'enregistrement n'est pas permanent.

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

Les enregistrements ont pour finalité la prévention des incidents au cours de l'exercice des missions des conducteurs mentionnés au premier alinéa du présent I. Lorsque la sécurité des conducteurs, des voyageurs ou des véhicules 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.

Les caméras sont portées de façon apparente par les conducteurs mentionnés au même premier alinéa. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances *ne le permettent pas*. 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 véhicules de transport public de personnes dans lesquels les conducteurs exercent leurs missions. Il ne peut avoir lieu sur la voie publique.

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de trente jours.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle *de* la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

II. – Le I est applicable à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 pour une durée de deux ans.

III. – La mise en œuvre de l'expérimentation fait l'objet d'un rapport d'évaluation remis au Parlement au plus tard six mois avant la fin de la durée mentionnée au II.

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Les enregistrements ont pour finalité la prévention des incidents au cours de l'exercice des missions des conducteurs mentionnés au premier alinéa du présent I. Lorsque la sécurité des conducteurs, des voyageurs ou des véhicules 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.

Les caméras sont portées de façon apparente par les conducteurs mentionnés au même premier alinéa. Un signal visuel spécifique indique si la caméra enregistre. Le déclenchement de l'enregistrement fait l'objet d'une information des personnes enregistrées, sauf si les circonstances *l'interdisent*. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. Les *conducteurs* auxquels les caméras individuelles sont fournies ne peuvent avoir accès directement aux enregistrements auxquels ils procèdent.

L'enregistrement ne peut avoir lieu hors des véhicules de transport public de personnes dans lesquels les conducteurs exercent leurs missions. Il ne peut avoir lieu sur la voie publique.

Les enregistrements audiovisuels, hors le cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de trente jours.

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment en ce qui concerne le contrôle *par* la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements.

Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

II. – Le I du présent article est applicable deux mois après l'entrée en vigueur de la présente loi, pendant une durée de trois ans.

III. – (Non modifié)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Article 8 ter (nouveau)**

Le chapitre I<sup>r</sup> du titre II du livre I<sup>r</sup> de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 2121-1-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Dans le cadre de ces services, 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. » ;

2<sup>o</sup> Avant le dernier alinéa de l'article L. 2121-3, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans le cadre des services réalisés en application des 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> du présent article, 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. » ;

3<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 2121-12 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elles 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. »

**Article 8 ter**

Le code des transports est ainsi modifié :

(1)

1<sup>o</sup> L'article L. 2121-1-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Dans le cadre de ces services, les entreprises ferroviaires mettent en place un numéro téléphonique national *commun* permettant de recueillir et de procéder au traitement des signalements de voyageurs en matière de sûreté dans les réseaux de transport ferroviaire. » ;

2<sup>o</sup> Avant le dernier alinéa de l'article L. 2121-3, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

(3)

« Dans le cadre des services réalisés en application des 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> du présent article, les entreprises ferroviaires mettent en place un numéro téléphonique national *commun* permettant de recueillir et de procéder au traitement des signalements de voyageurs en matière de sûreté dans les réseaux de transport ferroviaire. » ;

3<sup>o</sup> Le premier alinéa de l'article L. 2121-12 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elles mettent en place un numéro téléphonique national *commun* permettant de recueillir et de procéder au traitement des signalements de voyageurs en matière de sûreté dans les réseaux de transport ferroviaire. »

**Article 8 quater (nouveau)**

I. – À Mayotte, à titre expérimental, les opérateurs de transport scolaire routier sont autorisés à mettre en œuvre la captation, la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique et dans des lieux ouverts au public, au moyen de caméras frontales et latérales embarquées sur les matériels roulants qu'ils exploitent.

(1)

Les enregistrements prévus au présent article ont exclusivement pour finalités de dissuader les atteintes affectant la sécurité des conducteurs desdits matériels roulants et de leurs passagers ainsi que de permettre l'identification des auteurs de ces faits.

(2)

Les enregistrements comportant des données à caractère personnel, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de trente jours.

(3)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

Ces enregistrements sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ainsi qu'au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données), notamment en ce qui concerne le contrôle par la Commission nationale de l'informatique et des libertés et le droit d'accès aux enregistrements. (4)

Le public est informé, par une signalétique spécifique, que le moyen de transport est équipé d'une caméra. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports. (5)

Les modalités d'application et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ce décret précise les mesures techniques mises en œuvre pour garantir la sécurité des enregistrements et assurer la traçabilité des accès aux images. (6)

II. – L'expérimentation prévue au I du présent article s'applique pendant une durée de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi. (7)

III. – L'expérimentation prévue au présent article fait l'objet d'un rapport d'évaluation remis, au plus tard six mois avant son terme, par le Gouvernement au Parlement et à la Commission nationale de l'informatique et des libertés, afin d'évaluer l'opportunité de sa généralisation. (8)

**Article 8 quinque (nouveau)**

I. – À titre expérimental, les opérateurs de transports guidés urbains sont autorisés à mettre en œuvre la captation, la transmission et l'enregistrement d'images prises sur la voie publique au moyen de caméras frontales embarquées sur les matériels roulants qu'ils exploitent. (1)

Les traitements prévus au présent article ont exclusivement pour finalités d'assurer la prévention et l'analyse des accidents ainsi que la formation des personnels de conduite et de leur hiérarchie. (2)

Les enregistrements comportant des données à caractère personnel, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, administrative ou disciplinaire, sont effacés au bout de trente jours. (3)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

*Le public est informé, par une signalétique spécifique, de l'équipement du moyen de transport par une caméra. Une information générale du public sur l'emploi de ces caméras est organisée par le ministre chargé des transports.* (4)

*Les modalités d'application et d'utilisation des données collectées sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.* (5)

*II. – L'expérimentation prévue au I est applicable deux mois après l'entrée en vigueur de la présente loi, pendant une durée de trois ans.* (6)

*III. – L'expérimentation prévue au présent article fait l'objet d'un rapport d'évaluation remis au Parlement au plus tard six mois avant la fin de la durée mentionnée au II.* (7)

**Article 9**

**Article 9**

*(Supprimé)*

*I. – À titre expérimental et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2027, aux seules fins de répondre aux réquisitions mentionnées aux articles 60-1, 60-2, 77-1-1, 77-1-2, 99-3 et 99-4 du code de procédure pénale, et ayant pour objet la remise d'enregistrements issus d'un système de vidéoprotection d'un espace ou d'un véhicule de transport public de personnes dans lequel une infraction a été commise ou dans lequel seraient susceptibles de se trouver des personnes contre lesquelles il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elles ont commis ou tenté de commettre une infraction, les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens peuvent mettre en œuvre des logiciels de traitement de données non biométriques pour extraire et exporter les images ainsi réquisitionnées.*

*II. – Les données exploitées par les logiciels prévus au I ne peuvent provenir que des systèmes de vidéoprotection des espaces et véhicules de transport public de personnes, autorisés conformément à l'article L. 1632-1 du code des transports.*

*III. – Les données à caractère personnel traitées par les logiciels prévus au I sont limitées aux seules informations mentionnées au sein des réquisitions judiciaires et sont supprimées après l'exportation des images requises auprès du service requérant.*

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

*IV (nouveau). – Les traitements mentionnés au I, y compris pendant leur conception, sont régis par les dispositions applicables du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l’égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l’informatique, aux fichiers et aux libertés.*

*V (nouveau). – Les traitements mentionnés au I n’utilisent aucun système d’identification biométrique, ne traitent aucune donnée biométrique et ne mettent en œuvre aucune technique de reconnaissance faciale. Ils ne peuvent procéder à aucun rapprochement, à aucune interconnexion ni à aucune mise en relation automatisée avec d’autres traitements de données à caractère personnel. Ils ne peuvent procéder à une sélection automatisée et systématique d’images ni fonder, par eux-mêmes, aucune décision individuelle ni aucun acte de poursuite. Ils demeurent en permanence sous le contrôle d’un agent de police judiciaire présent au sein du centre de traitement des enregistrements de vidéoprotection.*

*VI (nouveau). – Par dérogation à l’article 31 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée, le recours à un traitement mentionné au I du présent article est autorisé par décret pris après avis de la Commission nationale de l’informatique et des libertés. Le Gouvernement peut organiser une consultation publique sur internet dans le cadre de l’élaboration du décret. Ce décret fixe les caractéristiques essentielles du traitement. Il indique les éventuelles conditions de la participation financière à l’utilisation du traitement des services mentionnés au même I et les conditions d’habilitation et de formation des agents pouvant y accéder. Il désigne l’autorité chargée d’établir l’attestation de conformité mentionnée au dernier alinéa du VII.*

**Texte adopté par l’Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

VII (nouveau). – L'État assure le développement du traitement ainsi autorisé, en confie le développement à un tiers ou l'acquiert. Dans ces deux derniers cas, il veille à ce que le tiers qui va développer ou développe cette solution soit prioritairement une entreprise qui répond aux règles de sécurité définies par l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information s'agissant du respect des exigences relatives à la cybersécurité. Dans tous les cas, le traitement doit satisfaire aux exigences suivantes, qui doivent pouvoir être vérifiées pendant toute la durée du fonctionnement du traitement :

1° Lorsque le traitement algorithmique employé repose sur un apprentissage, des garanties sont apportées afin que les données d'apprentissage, de validation et de test choisies soient pertinentes, adéquates et représentatives. Leur traitement doit être loyal et éthique, reposer sur des critères objectifs et permettre d'identifier et de prévenir l'occurrence de biais et d'erreurs. Ces données font l'objet de mesures de sécurisation appropriées ;

2° Le traitement permet des mesures de contrôle humain et un système de gestion des risques permettant de prévenir et de corriger la survenue de biais éventuels ou de mauvaises utilisations ;

3° Les modalités selon lesquelles, à tout instant, le traitement peut être interrompu sont précisées ;

4° Le traitement fait l'objet d'une phase de test conduite dans des conditions analogues à celles de son emploi autorisé par le décret mentionné au VI, attestée par un rapport de validation.

Lorsque le traitement est développé ou fourni par un tiers, celui-ci fournit une documentation technique complète et présente des garanties de compétence, de continuité, d'assistance et de contrôle humain en vue notamment de procéder à la correction d'erreurs ou de biais éventuels lors de sa mise en œuvre et de prévenir leur réitération. Il transmet également une déclaration, dont les modalités sont fixées par décret, des intérêts détenus à cette date et au cours des cinq dernières années.

Dans le cadre du présent VII, la Commission nationale de l'informatique et des libertés exerce les missions prévues au 2° du I de l'article 8 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée, en particulier en accompagnant les personnes chargées du développement du traitement.

L'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information exerce, dans ce même cadre, ses missions s'agissant du respect des exigences relatives à la cybersécurité.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

*Le respect des exigences énoncées au présent VII fait l'objet d'une attestation de conformité établie par l'autorité administrative compétente. Cette attestation est publiée avant que le traitement soit mis à la disposition des services mentionnés au I qui demandent l'autorisation de l'utiliser dans les conditions prévues au VIII.*

*VIII (nouveau). – L'emploi du traitement est autorisé par le représentant de l'État dans le département ou, à Paris, par le préfet de police. Cette autorisation peut être accordée uniquement lorsque le recours au traitement est proportionné à la finalité poursuivie.*

*La décision d'autorisation est motivée et publiée. Elle précise :*

*1° Le responsable du traitement et les services associés à sa mise en œuvre ;*

*2° Le périmètre géographique concerné par la mise en œuvre du traitement dans les limites mentionnées au I du présent article ;*

*3° La durée de l'autorisation.*

*IX (nouveau). – Le responsable du traitement mentionné au 1<sup>o</sup> du VII tient un registre des suites apportées aux extractions effectuées par le traitement ainsi que des personnes ayant accès aux traitements.*

*X (nouveau). – La Commission nationale de l'informatique et des libertés contrôle l'application du présent article. À cette fin, elle peut faire usage des prérogatives prévues aux sections 2 et 3 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée.*

*XI (nouveau). – Le Parlement est informé tous les six mois des conditions de mise en œuvre de l'expérimentation mentionnée au présent article. Au plus tard six mois avant la fin de la durée mentionnée au I, le Gouvernement remet au Parlement un rapport d'évaluation de la mise en œuvre de l'expérimentation, dont le contenu est fixé par décret pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ce rapport évalue l'application des mesures prévues par le présent article et l'opportunité de les pérenniser ou de les modifier, notamment au vu de l'évolution des technologies en la matière.*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Article 9 bis (nouveau)**

*L'article 10 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 (1) relative aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et portant diverses autres dispositions est ainsi modifié :*

*1° À la première phrase du I, la date : (2)  
« 31 mars 2025 » est remplacée par la date :  
« 31 décembre 2027 » ;*

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

2° À la deuxième phrase du XI, la date : ③  
« 31 décembre 2024 » est remplacée par la date :  
« 30 septembre 2027 ».

**Article 10**

*Le chapitre I<sup>r</sup> du titre V du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2251-11 ainsi rédigé :*

« Art. L. 2251-11. – Les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens sont autorisés à collecter et traiter des données sensibles, à l'exception des données génétiques, biométriques ou concernant la vie sexuelle ou l'orientation sexuelle d'une personne physique, conformément à l'article 88 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Ce traitement est mis en œuvre après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

« Ces données sont collectées pour les seuls besoins de leur mission de prévention prévue à l'article L. 2251-1 du présent code, dans la mesure où ces données sont strictement nécessaires à la poursuite de cette mission, en interface avec les services de police et de gendarmerie, dans le cadre du traitement d'infractions flagrantes punies d'une peine d'emprisonnement, et pour la durée strictement limitée au traitement en temps réel du fait de sûreté pour lequel les données sont collectées. La durée de conservation de ces données sensibles ne saurait excéder 24 heures à compter de leur collecte.

« Ces données sont transmises aux services de police et de gendarmerie.

« Ces données sensibles ne peuvent faire l'objet d'aucun traitement statistique. »

**Article 11**

I. – À titre expérimental, les opérateurs de transport public de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre un système consistant en la captation, la transmission et l'enregistrement du son dans les véhicules qu'ils utilisent dans le cadre de services réguliers de transport public de voyageurs par autobus et autocars.

*Les enregistrements du son ont pour finalité d'assurer la prévention, la compréhension et le traitement des incidents ou atteintes affectant la sécurité des conducteurs des services mentionnés au premier alinéa du présent I et le secours à ces personnes.*

**Article 10**  
*(Supprimé)*

2° À la deuxième phrase du XI, la date : ③  
« 31 décembre 2024 » est remplacée par la date :  
« 30 septembre 2027 ».

**Article 11**

I. – À titre expérimental, les opérateurs de transport public de voyageurs sont autorisés à mettre en œuvre un système de captation et de transmission du son dans les véhicules qu'ils utilisent dans le cadre de services réguliers de transport public de voyageurs par autobus et par autocar. ①

*(Alinéa supprimé)*

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

La captation, la transmission et l'enregistrement du son ne sont pas permanents et sont limités à l'environnement immédiat du conducteur. Une annonce sonore indique le début de la captation, sauf si les circonstances ne le permettent pas.

L'accès en temps réel, par le poste de contrôle et de commandement de l'opérateur de transport ou des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, aux données sonores captées n'est autorisé que pour les finalités prévues au deuxième alinéa du présent I.

La consultation des enregistrements sonores, par les agents de l'opérateur de transport et des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens individuellement désignés et dûment habilités par le représentant de l'État dans le département, n'est possible que dans le cadre d'une réponse à une réquisition judiciaire.

Les enregistrements comportant des données à caractère personnel, hors les cas où ils sont utilisés dans le cadre d'une procédure judiciaire, sont effacés au bout de trente jours.

Ces enregistrements sont soumis, selon les finalités, à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ainsi qu'au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Les modalités d'application du présent article et d'utilisation des données collectées sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Ce décret précise les modalités d'exercice de leurs droits par les personnes concernées, ainsi que les mesures techniques mises en œuvre pour garantir la sécurité des enregistrements et assurer la traçabilité des accès aux enregistrements sonores.

II (nouveau). – Le I est applicable à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 pour une durée de deux ans.

III (nouveau). – La mise en œuvre de l'expérimentation fait l'objet d'un rapport d'évaluation remis au Parlement au plus tard six mois avant la fin de la durée mentionnée au II.

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

La captation et la transmission du son ne sont pas permanents et sont limités à l'environnement immédiat du conducteur. Une annonce sonore indique le début de la captation, sauf si les circonstances l'interdisent.

L'accès en temps réel aux données sonores captées du poste de contrôle et de commandement de l'opérateur de transport ou des services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens n'est autorisé qu'afin d'assurer la prévention, la compréhension et le traitement des incidents ou des atteintes affectant la sécurité des conducteurs des services mentionnés au premier alinéa du présent I et le secours à ces personnes.

(Alinéa supprimé)

(Alinéa supprimé)

(Alinéa supprimé)

Les modalités d'application du présent I sont précisées par un décret en Conseil d'État pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

II. – Le I est applicable à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi.

III. – La mise en œuvre de l'expérimentation fait l'objet d'un rapport d'évaluation remis au Parlement au plus tard six mois avant le terme de la durée mentionnée au II.

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**CHAPITRE IV**

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

**Article 12**

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

*1° Le premier alinéa est ainsi modifié :*

*a) Le mot : « voyager » est remplacé par le mot : « commettre » ;*

*b) Après le mot : « habituelle », la fin est ainsi rédigée : « l'une des infractions suivantes :*

*« 1° 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 incomptant 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'acquérir un tel titre et s'acquitte 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 ;*

*« 2° 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 du présent code ;*

*« 3° Sous réserve 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 ;*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**CHAPITRE IV**

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

**Article 12**  
*(Supprimé)*

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« 4° 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 ;

« 5° 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 ;

« 6° 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 ;

« 7° 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 aux 1°, 2°, 5° et 8° de l'article L. 2242-4 et à l'article L. 2242-4-1 et les cas où ces faits sont commis dans les lieux et selon les circonstances prévus à l'article L. 2242-4-2 ;

« 8° 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 ;

« 9° 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 ;

« 10° Le fait pour toute personne de mendier sur le domaine public ferroviaire et à bord des trains ;

« 11° 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 ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« 12° 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 ;

« 13° 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 relatives à l'entrée et à la circulation des véhicules, au stationnement et à l'arrêt d'un véhicule interdit ou gênant ou au paiement ou à la limitation de la durée autorisée du stationnement d'un véhicule ;

« 14° 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 ;

« 15° 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 ;

« 16° Le fait pour toute personne de vapoter dans les moyens de transport collectifs fermés ;

« 17° Le fait pour toute personne d'occuper un emplacement non destiné aux voyageurs, par elle-même ou en installant ou en 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 ;

« 18° Sans préjudice 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 ;

« 19° 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.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« La peine mentionnée au premier alinéa du présent article n'est pas applicable aux personnes suivantes qui peuvent, sous réserve d'être en mesure de justifier de leur qualité, conserver avec elles des armes à feu chargées :

« a) Les fonctionnaires de la police nationale, militaires de la gendarmerie nationale, les militaires déployés sur le territoire national dans le cadre des réquisitions prévues à l'article L. 1321-1 du code de la défense et les militaires escortant des unités en déplacement, lorsqu'ils y sont autorisés par les dispositions réglementaires qui leur sont applicables et dans les conditions qu'elles prévoient ;

« b) Les agents mentionnés à l'article L. 2251-4 du présent code, pendant leur service, dans les conditions prévues au même article L. 2251-4 et les textes réglementaires pris pour son application ;

« c) Les agents exerçant pour le compte de l'autorité organisatrice ou de l'exploitant de services de transport, l'activité mentionnée au 1° bis de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure, lorsqu'ils y sont autorisés dans les conditions prévues par les dispositions de ce code et par les décisions prises pour son application, en particulier ;

« 20° 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 ;

« 21° 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 ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« 22° 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 ;

« 23° 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 ;

« 24° Le fait pour toute personne d'utiliser, sans autorisation, les véhicules affectés au transport public de voyageurs comme des engins de remorquage, hors les cas où ces faits sont commis de façon intentionnelle dans les lieux et selon les circonstances prévus à l'article L. 1633-5 du présent code ;

« 25° 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° Au second alinéa, les mots : « avoir voyagé sans titre de transport ou munie d'un titre de transport non valable ou non complété » sont remplacés par les mots : « une même infraction, ou de plus de dix contraventions pour des infractions différentes parmi celles mentionnées aux 1° à 25° du présent article ». . . . .

**Article 14**

Après l'article L. 2242-4 du code des transports, sont insérés des articles L. 2242-4-1 et L. 2242-4-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 2242-4-1. – Est puni de 3 750 € d'amende le fait d'abandonner ou de déposer intentionnellement, sans surveillance, des matériaux ou objets dans les espaces et véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises.

**Article 14**

Après l'article L. 2242-4 du code des transports, sont insérés des articles L. 2242-4-1 et L. 2242-4-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 2242-4-1. – Dans les espaces et les véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises, le fait d'abandonner des bagages, des matériaux ou des objets par imprudence, inattention ou négligence est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Dans les catégories de véhicules affectés au transport de voyageurs désignées par arrêté du ministre chargé des transports, l'abandon de bagages, de matériaux ou d'objets ne comportant pas de manière visible les nom et prénom du voyageur est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. (3)

« Lorsque le caractère volontaire de l'abandon des bagages, des matériaux ou des objets est manifeste, il est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe. (4)

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

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

« Art. L. 2242-4-2 (nouveau). – Est puni de 2 500 € d'amende le fait d'abandonner par imprudence, inattention ou négligence, des matériaux ou objets engendrant la mise en œuvre d'un périmètre de sécurité défini par les forces de sécurité intérieure ou d'un périmètre de précaution mis en place par l'opérateur de transport et ayant pour conséquence directe d'entraver la circulation des trains. »

(Alinéa supprimé)

(Alinéa supprimé)

« Art. L. 2242-4-2. – (Supprimé) (5)

**Article 14 bis A (nouveau)**

Le chapitre II du titre III du livre VI de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée : (1)

« Section 3 (2)

« *Mise à disposition d'un dispositif anonymisé d'étiquetage des bagages* (3)

« Art. L. 1632-4. – Dans les catégories de véhicules affectés au transport public de voyageurs désignées par arrêté du ministre chargé des transports, tout bagage doit comporter de manière visible la mention des nom et prénom du voyageur. (4)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Lorsque le dispositif prévu à l'article L. 1632-5 est disponible, le numéro de téléphone du voyageur doit également être renseigné. Ces informations peuvent alors figurer sur un support accessible aux seuls agents habilités des opérateurs et aux forces de sécurité intérieure. Lorsque cela est possible, le voyageur doit fournir un numéro de téléphone mobile.

« Le présent article ne s'applique pas aux effets ou aux menus objets que le voyageur conserve à sa disposition immédiate.

« Art. L. 1632-5. – Dans les catégories de véhicules et les emprises affectés au transport public de voyageurs désignées par arrêté du ministre chargé des transports, les exploitants de services de transport public collectifs mettent à la disposition des voyageurs un service d'étiquetage des bagages permettant aux seuls agents assermentés des opérateurs et aux forces de sécurité intérieure d'obtenir leurs coordonnées. Ce service peut être rendu interopérable.

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

#### **Article 14 bis (nouveau)**

I. – Le 6° de l'article L. 2242-4 du code des transports est complété par les mots : « et d'entraver, de quelque façon que ce soit, la mise en marche ou la circulation des trains lorsque cela a pour conséquence directe d'empêcher le bon fonctionnement du service de transport public de voyageurs ».

#### **II. – (Supprimé)**

#### **Article 15**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° A (nouveau) Après le chapitre III du titre III du livre VI de la première partie, il est inséré un chapitre III ter ainsi rédigé :

« CHAPITRE III TER

« Délit réprimant l'utilisation détournée des véhicules de transport public de personnes

#### **Article 15**

Le code des transports est ainsi modifié :

1° A Le chapitre IV du titre III du livre VI de la première partie est complété par un article L. 1634-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 1634-5. – Est puni de 3 750 € d'amende le fait de monter ou de s'installer sur un véhicule de transport public de personnes, de l'utiliser comme engin de remorquage ou de se tenir sur les marchepieds ou à l'extérieur dudit véhicule pendant la marche sans autorisation.

(Alinea supprimé)

(Alinea supprimé)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« Art. L. 1633-5. – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende le fait pour toute personne de monter ou de s'installer sur un véhicule de transport public de personnes, de l'utiliser comme engin de remorquage, ou de se maintenir sur les marchepieds ou à l'extérieur dudit véhicule pendant la marche sans autorisation.

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

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

1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> (*Supprimés*)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

(*Alinéa supprimé*)

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

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

1<sup>o</sup> B (nouveau) Au premier alinéa du I de l'article L. 2241-1, après le mot : « titre », sont insérés les mots : « , le délit prévu à l'article L. 1634-5 » ;

1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> (*Supprimés*)

**CHAPITRE V**

**Transmission d'informations au ministère public**

**Article 16**

*Le code des transports est ainsi modifié :*

1<sup>o</sup> (nouveau) Le chapitre III bis du titre III du livre VI de la première partie, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est complété par un article L. 1633-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1633-4. – Afin de faciliter la constatation des violations de l'interdiction prévue à l'article L. 1633-3, les agents mentionnés aux 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> du I de l'article L. 2241-1 transmettent au ministère public les procès-verbaux dressés en application du même I dans les meilleurs délais. » ;

2<sup>o</sup> (*Supprimé*)

**CHAPITRE V**

**Transmission d'informations au ministère public**

**Article 16**  
(*Supprimé*)

**Article 16 bis (nouveau)**

Le chapitre II du titre IV du livre II de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2242-11 ainsi rédigé :

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Art. L. 2242-11. – Lorsqu'il a connaissance de faits susceptibles de constituer l'une des infractions prévues aux articles 222-9 à 222-13, 222-14-1, 222-15, 222-15-1, 222-16, 222-17, 222-18, 322-1, 322-3, 433-3 et 433-6 du code pénal ainsi qu'à l'article L. 2242-7 du présent code et lorsque cette infraction est commise à l'égard de toute personne participant à l'exécution d'un service public de transport de voyageurs, à l'occasion de l'exercice ou en raison de ses fonctions, l'employeur, après avoir recueilli par tout moyen le consentement de la victime, peut déposer plainte au nom de la victime.

« Le présent article ne dispense pas l'employeur du respect des obligations prévues au second alinéa de l'article 40 du code de procédure pénale.

« Il ne donne pas à l'employeur la qualité de victime. »

**CHAPITRE VI**

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

**Article 17**

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

II (nouveau). – Le dernier alinéa du I de l'article 11-2 du code de procédure pénale est complété par une phrase ainsi rédigée : « Lorsqu'une personne employée comme conducteur de véhicule à moteur fait l'objet d'une décision judiciaire à caractère définitif portant suspension, annulation ou interdiction de délivrance d'un permis de conduire, cette information est portée directement à la connaissance de l'entreprise de transport public qui l'emploie. »

**Article 18**

L'article L. 6342-4 du code des transports est ainsi modifié :

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

**CHAPITRE VI**

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

**Article 17**

I. – (Supprimé)

II. – Le dernier alinéa du I de l'article 11-2 du code de procédure pénale est complété par une phrase ainsi rédigée : « Il peut également informer les personnes publiques ou les personnes privées chargées d'une mission de service public de transport des condamnations définitives prises à l'encontre d'une personne employée par elles en tant que conducteur de véhicule de transport, lorsque cette condamnation porte suspension, annulation ou interdiction de délivrance d'un permis de conduire. »

**Article 18**

L'article L. 6342-4 du code des transports est ainsi modifié :

1° Les deux premières phrases du second alinéa du II sont remplacées par une phrase ainsi rédigée : « Ces agents ne procèdent à la fouille des bagages à main et des autres objets transportés qu'avec le consentement de leur propriétaire et ne procèdent à des palpations de sûreté qu'avec le consentement de la personne. » ;

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

2° Le IV est abrogé.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

2° Le IV est abrogé.

(3)

**Article 18 bis (nouveau)**

*Le dernier alinéa de l'article 706-53-7 du code de procédure pénale est ainsi modifié :*

*1° Le mot : « et » est remplacé par le signe : « , » ;*

*2° Après le mot : « régional », sont insérés les mots : « et les entreprises de transport public de personnes ».*

**Article 18 bis**

I. – (Supprimé)

(1)

**Article 18 bis**

*II (nouveau). – Après l'article L. 3116-3 du code des transports, il est inséré un article L. 3116-3-1 ainsi rédigé :*

*« Art. L. 3116-3-1. – I. – Nul ne peut exercer des fonctions de conducteur de véhicule de transport public collectif routier, au sens du présent titre, lorsque ces fonctions impliquent un contact habituel avec des mineurs ou des majeurs en situation de vulnérabilité, s'il a été condamné définitivement soit pour un crime, soit pour les délits prévus aux articles 421-1 à 421-2-4-1 du code pénal ou à l'article 706-47 du code de procédure pénale. L'incapacité prévue au présent I s'applique également en cas de condamnation définitive à une peine supérieure à deux mois d'emprisonnement sans sursis pour les délits prévus aux articles 421-2-5 et 421-2-5-1 du code pénal ainsi qu'aux personnes qui interviennent dans les mêmes véhicules de manière permanente ou occasionnelle, à quelque titre que ce soit, y compris bénévole. »*

*« II. – Le contrôle des incapacités mentionnées au I du présent article est assuré par la délivrance du bulletin n° 2 du casier judiciaire dans les conditions prévues à l'article 776 du code de procédure pénale et par l'accès aux informations contenues dans le fichier judiciaire national automatisé des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes dans les conditions prévues au 3° de l'article 706-53-7 du même code, avant l'exercice des fonctions de la personne et selon un rythme annuel lors de leur exercice. »*

*« Saisie par le responsable de la collectivité territoriale compétente pour l'organisation et le fonctionnement du transport public concerné dans les conditions prévues au dernier alinéa du même article 706-53-7, l'administration compétente de l'État peut délivrer une attestation à la personne qui ne fait pas l'objet d'une inscription entraînant les incapacités mentionnées au I du présent article au moyen d'un système d'information sécurisé permettant, par dérogation au premier alinéa des articles 706-53-11 et 777-3 du code de procédure pénale, la consultation des deux traitements de données mentionnés au premier alinéa du présent II, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »*

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« L'attestation mentionnée au deuxième alinéa du présent II fait état de l'absence de condamnation non définitive ou de mise en examen mentionnées au fichier judiciaire national automatisé des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes.

« L'attestation ainsi délivrée peut être communiquée à l'employeur. L'administration chargée du contrôle peut également transmettre à l'employeur, pour les besoins du contrôle des incapacités à intervalles réguliers, l'information selon laquelle une personne en exercice fait l'objet d'une incapacité mentionnée au I ou d'une mention au fichier judiciaire national automatisé des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes.

« III. – Lorsque, en application des articles 11-2 ou 706-47-4 du code de procédure pénale ou du II du présent article, un employeur est informé de la condamnation non définitive ou de la mise en examen d'une personne y travaillant au titre de l'une des infractions mentionnées au I, il peut, en raison de risques pour la santé ou la sécurité des mineurs ou des majeurs en situation de vulnérabilité avec lesquels elle est en contact, prononcer à l'encontre de la personne concernée une mesure de suspension temporaire d'activité jusqu'à la décision définitive de la juridiction compétente.

« Lorsque l'incapacité est avérée et qu'il n'est pas possible de proposer un autre poste de travail n'impliquant aucun contact avec des personnes accueillies ou accompagnées dans l'un des dispositifs mentionnés au même I, il est mis fin au contrat de travail ou aux fonctions de la personne concernée.

« En cas de condamnation prononcée par une juridiction étrangère et passée en force de chose jugée pour une infraction constituant, selon la loi française, un crime ou l'un des délits mentionnés au II, le tribunal judiciaire du domicile du condamné, statuant en matière correctionnelle, déclare, à la requête du ministère public, qu'il y a lieu à l'application de l'incapacité d'exercice prévue au présent article, après constatation de la régularité et de la légalité de la condamnation, l'intéressé dûment appelé en chambre du conseil.

« Les personnes faisant l'objet d'une incapacité d'exercice peuvent demander à en être relevées dans les conditions prévues à l'article 132-21 du code pénal ainsi qu'aux articles 702-1 et 703 du code de procédure pénale. Cette requête est portée devant la chambre des appels correctionnels de la cour d'appel dans le ressort de laquelle le requérant réside lorsque la condamnation résulte d'une condamnation étrangère et qu'il a été fait application du troisième alinéa du présent III.

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

*« Par dérogation à l'article 133-16 du code pénal, les incapacités prévues au présent article sont applicables en cas de condamnation définitive figurant au fichier judiciaire national automatisé des auteurs d'infractions sexuelles ou violentes même si cette condamnation n'est plus inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire. »*

(12)

**CHAPITRE VII**

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

**Article 19**

I. – L'article L. 2241-2-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « pénale, », sont insérés les mots : « les agents mentionnés aux 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> du I de l'article L. 2241-1 du présent code et » et les mots : « même code » sont remplacés par les mots : « code de procédure pénale » ;

**CHAPITRE VII**

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

**Article 19**

I. – L'article L. 2241-2-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « pénale, », sont insérés les mots : « les agents mentionnés aux 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> du I de l'article L. 2241-1 du présent code et » et les mots : « même code » sont remplacés par les mots : « code de procédure pénale » ;

(2)

*1° bis (nouveau) À la seconde phrase du troisième alinéa, les mots : « , dont le nombre maximal est fixé par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des finances et des transports, » sont supprimés :*

(3)

2° (nouveau) Le dernier alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Ce dernier précise notamment les conditions dans lesquelles une personne morale de droit privé peut être sélectionnée en tant que personne morale unique au sens du présent article et les exigences de formation et de mise à jour régulière des connaissances en matière de protection des données à caractère personnel auxquels les agents mentionnés au troisième alinéa du présent article doivent satisfaire pour être habilités. Il définit notamment les conditions dans lesquelles les données échangées peuvent être conservées ainsi que les conditions dans lesquelles les opérations de transfert, de consultation, de conservation et d'effacement de ces données sont enregistrées et les modalités de contrôle par l'administration de la personne morale unique. »

2° Le dernier alinéa est complété par trois phrases ainsi rédigées : « Ce décret précise notamment les conditions dans lesquelles une personne morale de droit privé peut être sélectionnée en tant que personne morale unique au sens du présent article et les exigences de formation et de mise à jour régulière des connaissances en matière de protection des données à caractère personnel auxquelles les agents mentionnés au troisième alinéa du présent article doivent satisfaire pour être habilités. Il définit notamment les conditions dans lesquelles les données échangées peuvent être conservées et les conditions dans lesquelles les opérations de transfert, de consultation, de conservation et d'effacement de ces données sont effectuées. Il définit également les modalités de contrôle de la personne morale unique par l'administration. »

(4)

II. – Le deuxième alinéa de l'article L. 166 F du livre des procédures fiscales est ainsi modifié :

II. – (Non modifié)

(5)

1° Après le mot : « transmette », sont insérés les mots : « aux agents mentionnés aux 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> du I de l'article L. 2241-1 du code des transports et » ;

2° Les mots : « au même article 529-4 » sont remplacés par les mots : « à l'article 529-4 du code de procédure pénale » ;

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

3° À la fin, les mots : « nécessaires à l'exercice de cette mission » sont remplacés par les mots : « mentionnées au premier alinéa du présent article ».

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Article 20 (nouveau)**

*Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 31 décembre 2026, un rapport évaluant les conséquences de l'ouverture à la concurrence des transports en commun en matière de sûreté dans les transports.*