



**Proposition de loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.**

Examen des conclusions de la commission mixte paritaire

Mercredi 2 Mars 2016 - Séance publique

**Intervention de Louis NEGRE  
Sénateur des Alpes-Maritimes**

« Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la présente proposition de loi avait pour principal objet, au départ, la lutte contre la fraude dans les transports terrestres, en particulier ferroviaires. Elle s'inspirait d'ailleurs largement de la proposition de loi de Valérie Pécresse, reprise au Sénat dès juin 2015, bien avant donc l'examen de ce texte, par notre éminent collègue Michel Houel.

L'attentat déjoué dans le Thalys le 21 août dernier a malheureusement démontré la nécessité impérieuse d'adopter très rapidement des mesures supplémentaires pour renforcer la sécurité dans les transports publics.

Notre pays est en guerre contre le terrorisme. En tant que parlementaires, il nous revient d'adapter, sans tarder, la législation face à la persistance de la menace.

C'est donc devant un double défi que nous nous trouvons placés : celui des incivilités et de la fraude massive, d'une part ; celui de la vulnérabilité du transport collectif de personnes, d'autre part.

Sur le premier point, je tiens à rappeler que la fraude dans les transports publics coûte à la collectivité de l'ordre de 500 millions d'euros par an !

Chers collègues, il faut savoir que, aujourd'hui, seulement 10 % des amendes sont réellement payées. Cela tient au fait que les fraudeurs donnent de fausses adresses ou identités et que, légalement, les contrôleurs n'ont aucun moyen de les obliger à prouver leur identité. C'est la France !

Le rapport de la Cour des comptes de février 2016 intitulé *La lutte contre la fraude dans les transports urbains en Île-de-France* est sans appel. On y dénonce « un échec collectif ». La sévérité des termes employés par la Cour des comptes s'explique par l'ampleur du phénomène et, parallèlement, par l'absence quasi totale de résultats concrets dans la lutte contre cette fraude.

Ce coût financier, qui porte une atteinte directe au service public, est aussi inadmissible qu'incompréhensible. Son montant correspond à la moitié des investissements réalisés par le syndicat des transports d'Île-de-France en 2015 pour moderniser les transports dans la région capitale, dont la Cour des comptes a fortement souligné le « sous-investissement persistant ».

Il s'agit donc d'une perte de moyens considérable, de près d'un demi-milliard d'euros chaque année.

N'oublions pas, en outre, que ce qui n'est pas payé par les fraudeurs l'est par les contribuables, qui subissent ainsi une double peine.

Cette inversion des rôles est scandaleuse et totalement anormale !

Dans le même temps, bien que les transports soient souvent, déjà, la première ligne de dépenses budgétaires des collectivités, ces dernières manquent cruellement des moyens nécessaires pour faire face à la demande, ne serait-ce que pour développer les transports du quotidien, utilisés en priorité par les couches les plus modestes de la population !

C'est dire que ce texte était très attendu, tant par les autorités responsables de transports, c'est-à-dire nos collègues élus, que par les opérateurs.

Je me réjouis donc que nous ayons pu trouver avec l'Assemblée nationale, sur ce point de principe, un accord en commission mixte paritaire.

Nous avons également trouvé un accord pour lutter contre ce phénomène – incroyable mais vrai – des « mutuelles de fraudeurs », que j'avais dénoncé, le 9 octobre dernier, lors du Comité national de la sécurité dans les transports en commun. Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie d'ailleurs d'avoir

réactivé cette instance. L'existence de ces « mutuelles », inconnues ailleurs, montre que la France est incontestablement un pays étrange...

Cela étant, je m'attarderai plus longuement sur le traitement du délit de « fraude d'habitude », qui lui n'a pas fait consensus.

Nos concitoyens sont-ils conscients que la législation actuelle fixe le seuil pour la constitution du délit de fraude à plus de dix infractions par an et par opérateur ?

Prenons l'exemple d'un fraudeur sur le réseau de l'Île-de-France : il pourra, sans commettre de délit, cumuler dans la même année dix contraventions pour la SNCF, dix pour la RATP et dix pour le réseau de bus OPTILE, soit trente infractions en tout en une seule année civile ! Au-delà, pour être verbalisé, encore faudra-t-il qu'il puisse être identifié, ce qui s'avérait, jusqu'à ce jour, mission impossible ou presque pour les contrôleurs...

On voit bien qu'il ne s'agit pas de créer un climat anxieux ou agressif, mais tout simplement de restaurer le civisme !

Je n'ai pas trouvé, dans le monde, un autre pays avec une législation aussi permissive, qui autorise *de facto* une telle dérive des valeurs civiques. La France est décidément un pays très singulier...

La proposition de loi initiale prévoyait déjà d'abaisser le nombre de contraventions requis pour constituer le délit de fraude d'habitude de dix à cinq. Le Sénat, grâce à l'adoption de l'amendement de mon éminent collègue Karoutchi, avait durci le texte, en ramenant le seuil de cinq à trois contraventions.

La commission mixte paritaire a préféré, dans un souci d'équilibre, revenir au chiffre de cinq contraventions, mais, à titre personnel, je trouve cela regrettable.

Dès 2014, après mon élection en tant que président du groupement des autorités responsables de transports, le GART, j'avais proposé au conseil d'administration, qui réunit des élus de tous bords politiques, l'abaissement du seuil pour la constitution du délit de fraude d'habitude de dix infractions à trois. Cette mesure avait été adoptée à une très forte majorité. Pour ma part, je pense que chacun doit prendre ses responsabilités.

Les arguments avancés, relatifs à l'impossibilité supposée, pour la SNCF, de traiter l'ensemble des dossiers ou à une éventuelle censure du Conseil constitutionnel, ne me paraissent pas opérants.

Comment le Conseil constitutionnel saurait-il considérer qu'il est normal que l'on puisse impunément frauder trente fois dans l'année ! Ce n'est permis dans aucun autre pays ! C'est une atteinte aux valeurs civiques essentielles qui fondent la cité. Quant au traitement des dossiers, je suis persuadé que, avec de la bonne volonté et en mobilisant un certain nombre de personnels de la SNCF, il pourrait être assuré.

Mes chers collègues, lutter contre la fraude est d'abord un impératif social et civique.

Nous ne devons plus accepter que des dizaines, des centaines de milliers de personnes se dispensent de participer au financement d'un service public dont elles sont, en tant qu'usagers, les premières à bénéficier.

Lutter contre la fraude est aussi un impératif économique.

Stopper une telle hémorragie financière, c'est se donner les moyens de réaliser les investissements nécessaires pour offrir des transports de qualité aux usagers.

Au-delà même de telles considérations, la fraude suscite un sentiment d'impunité chez les fraudeurs et d'exaspération chez les usagers honnêtes, exaspération à laquelle nous, les politiques, devrions être plus attentifs.

La fraude est donc le symbole même de l'injustice, car ce sont les usagers honnêtes et les contribuables qui payent pour les fraudeurs. En tant que parlementaires, nous sommes le législateur. Pour ma part, je ne souhaite pas que le renoncement à des valeurs civiques élémentaires prospère au sein de notre République. C'est pourquoi je pense que nous devons être fermes !

Le second volet de cette proposition de loi concerne un sujet tout aussi fondamental : la sécurité des passagers.

Les transports en commun rythment la vie d'un grand nombre de nos concitoyens. Au-delà de la lutte contre la fraude, assurer leur sécurité doit être l'une de nos priorités absolues.

Tout d'abord, l'article 1<sup>er</sup> *ter* prévoit, sur l'initiative de notre collègue Alain Fouché, que les agents des services internes de la sécurité de la SNCF et de la RATP pourront utiliser des caméras-piétons pour sécuriser leurs interventions.

Je trouve que c'est une excellente mesure ! J'ai l'occasion de l'expérimenter sur le terrain, à Cagnes-sur-Mer, depuis des années, avec ma police municipale. Le dispositif s'est révélé extrêmement efficace pour lutter contre la petite et

moyenne délinquance. Son emploi a aussi pour conséquence très positive de sécuriser les agents qui ont à intervenir.

Je souhaite donc que le cadre normatif qui sera fixé après l'expérimentation ne soit pas complètement déconnecté du réel, comme c'est le cas d'ordinaire. Sur le terrain, les caméras-piétons fleurissent désormais sur les casques des skieurs, des cyclistes ou des motocyclistes, sans aucune contrainte particulière.

En outre, pour plus d'efficacité, une nouvelle disposition permettra la transmission en temps réel d'images de vidéoprotection aux forces de l'ordre par les opérateurs. Cela me semble aussi être une mesure positive.

L'article 5, quant à lui, adapte les règles de compétence territoriale des procureurs de la République au transport ferroviaire pour les rendre plus opérationnelles. Une telle mesure apparaît particulièrement bienvenue, pragmatique et réaliste.

Le texte étend également les pouvoirs des polices municipales en matière de police des transports, mais dans un cadre clairement identifié.

Par ailleurs, au Sénat, nous avons veillé à ce que, en cas de contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports, le financement d'actions ou de services relevant de la compétence exclusive de l'État reste bien évidemment à la charge de celui-ci.

Cette proposition de loi fait évoluer significativement notre législation : à ce jour, seuls les agents de police peuvent demander la production de papiers d'identité, les contrôleurs n'en ayant quant à eux pas le droit.

Désormais, à la suite de l'adoption de notre amendement, les passagers auront l'obligation d'être porteurs d'un document attestant de leur identité lorsqu'ils ne disposeront pas d'un titre de transport valable.

De plus, la proposition de loi prévoit que les entreprises de transport pourront subordonner le voyage de leurs passagers à la détention d'un titre de transport nominatif. C'est une avancée significative pour lutter contre l'insécurité dans les transports.

Dans le même esprit, nous avons ouvert la possibilité aux agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP de procéder à l'inspection visuelle des bagages, à leur fouille, ainsi qu'à des palpations de sécurité, et d'interdire l'accès au train si la personne refuse ce contrôle.

Nous avons également élargi les cas de dispense du port de la tenue professionnelle pour ces agents, ce qui permettra d'accroître leur efficacité sur le terrain.

En ce qui concerne le recrutement et l'affectation de personnels sur des postes sensibles, un nouveau moyen est donné aux employeurs : des enquêtes administratives pourront être diligentées avant l'embauche et ensuite.

De plus, à l'instar des municipalités, les employeurs pourront disposer d'une information sur la validité du permis de conduire de leurs conducteurs professionnels. Jusqu'à aujourd'hui, étrangement, ce n'était pas le cas.

Enfin, comme l'ont rappelé les orateurs précédents, l'article 14 vise à lutter contre les violences à caractère sexiste faites aux femmes dans les transports. Un bilan annuel sera produit.

Toutes ces mesures répondent à la demande forte de sécurité que nos concitoyens expriment à juste titre. Nous espérons qu'elles entreront rapidement en application.

Cette proposition de loi, ainsi complétée et améliorée par la Haute Assemblée, grâce notamment à nos excellents rapporteurs François Bonhomme et Alain Fouché, recueille notre assentiment ».