

Vu dans la Lettre Confidentielle de Ville, Rail et Transports

Un flagrant délit de soustraction à identité va être créé dans les transports

« *C'est le grand apport de ce texte : nous avons créé un flagrant délit de soustraction à identité* », nous indique Gilles Savary, le rapporteur de la proposition de loi sur la sûreté et la lutte contre la fraude dans les transports, en pointant les dispositions nouvelles définitivement retenues le 10 février par la commission mixte paritaire.

Des sénateurs voulaient imposer le port obligatoire de la carte d'identité dans les transports. « *Mais il est impossible juridiquement de l'exiger. En réalité, ce qui importe, c'est de vérifier l'identité* », explique Gilles Savary. Il a donc été décidé qu'à défaut de disposer d'une carte d'identité, on doit pouvoir justifier de son identité. « *Si un voyageur refuse de montrer une pièce d'identité, une carte Vitale par exemple ou un permis de conduire, ou s'il est manifestement de mauvaise foi, il sera possible de le retenir, y compris par la force, jusqu'à l'arrivée d'un agent de police judiciaire qui procédera aux vérifications. Au départ, j'avais fixé la limite à une heure. Finalement, nous avons décidé que cela pourrait durer autant de temps que nécessaire* », ajoute le député socialiste de Gironde.

Autre disposition phare selon lui, les réseaux de transport locaux devront se doter de services de sûreté dans le respect du cahier des charges des autorités organisatrices de transport (AOT). Plusieurs solutions sont possibles : soit les réseaux de transport recourront à des sociétés privées, soit ils disposeront de leurs propres services de sûreté qui seront contrôlés par le conseil national des agences de sécurité privées, soit encore la compétence relèvera de la police municipale sur tout ou partie du réseau à la suite d'accords entre les maires et les AOT, sous l'autorité du préfet départemental. Les AOT et les exploitants de transport devront signer avec le préfet un contrat d'objectif de sûreté dans les transports. « *Avec deux lignes rouges à ne pas dépasser : ne pas entraver la mobilité et la circulation des biens et des personnes. Autrement dit, on ne mettra pas des portiques partout ! Deuxième principe, on ne donne pas aux agents de sûreté les prérogatives des agents de police et de gendarmerie* », indique Gilles Savary.

Les agents des services de sûreté de la SNCF et de la RATP voient toutefois leurs pouvoirs renforcés. Ils pourront procéder à des fouilles de bagages, à des inspections visuelles ainsi qu'à des palpations. Ils pourront aussi intervenir en civil. Les sénateurs ont voulu ajouter la possibilité pour ces agents de disposer de caméras piétons, c'est-à-dire de caméras portables dont les images peuvent être exploitées en cas de contestation. Des sites ou des véhicules de transport pourront aussi être placés sous vidéosurveillance avec transmission des images en direct à la police pour vérifier le bien-fondé d'alertes. Le tout sous le contrôle du préfet et après en avoir informé le procureur de la République.

Le texte mis au point par la commission mixte paritaire va retourner début mars devant l'Assemblée nationale et le Sénat avant sa promulgation attendue courant mars. « *C'est un texte pragmatique, concret, qui ne transgresse pas les libertés publiques et n'a pas cédé à la facilité émotionnelle de transformer en cow-boys les agents de sûreté des exploitants de transport* », se réjouit Gilles Savary. L'écu précise qu'il a fait ajouter un amendement auquel il tenait : il demande au gouvernement de réaliser un rapport avant la fin 2017 sur le coût de la sûreté dans les transports. En clair, il s'agira de savoir qui doit payer : l'utilisateur ou le contribuable ?

marie-helene.poingt@laviedurail.com