

N° 2/2019

02.01.2019



la lettre



Police Municipale - Garde Champêtre - ASVP

FA **POLICE MUNICIPALE**

vous présente ses meilleurs voeux
2019

Fédération Autonome de la Fonction Publique Territoriale
96, Rue Blanche - 75009 PARIS
Tél. 01 42 80 22 22 - Fax 01 42 80 91 81 - E-mail : policemunicipale@fafpt.org
www.policemunicipale.org et www.fafpt.org

INFO 2

Accès aux fichiers pour les policiers municipaux : SIV, SNPC, FPR ...

Question publiée au JO le : 12/12/2017

M. Pierre Cordier (Député des Ardennes) appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la nécessité de permettre aux agents de la police municipale d'accéder directement aux données du système informatisé des véhicules (SIV), au fichier des personnes recherchées (FPR) ainsi qu'au fichier

FÉDÉRATION AUTONOME DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE – POLICE MUNICIPALE

96, rue Blanche - 75009 PARIS - ☎01 42 80 22 22 - Fax 09 83 00 44 12

E-mail : contact.fafptpm@gmail.com - Sites Internet : www.policemunicipale.org et fafpt.org

Affiliée à la FÉDÉRATION AUTONOME DE LA FONCTION PUBLIQUE (FA-FP)

national des permis de conduire (FNPC). En effet, pour les agents de police municipale qui sont quotidiennement confrontés à des problèmes de stationnement ou de circulation, le seul moyen pour connaître l'identité du propriétaire, la situation du véhicule, ou de savoir si le conducteur a toujours des points sur son permis de conduire, est d'appeler la brigade de gendarmerie locale qui, pour des raisons compréhensibles, traite rarement cette demande en priorité. C'est une charge supplémentaire de travail pour la gendarmerie ainsi qu'une perte de temps et d'efficacité pour la police municipale. Depuis plus de deux ans, le ministère travaille sur la possibilité pour les polices municipales d'accéder directement au SIV. Des interrogations se posent quant au contenu du décret et quant à l'habilitation délivrée par la préfecture prévue dans ce décret. Par ailleurs, conformément à l'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure, les policiers municipaux ne disposent pas de pouvoirs d'enquête et de ce fait, ne peuvent accéder directement au FPR. Ce n'est cependant pas tenir compte du rôle accru de la police municipale, souvent en première ligne sur le terrain, ni du contexte national dans lequel est plongé la France. Ainsi, dans un souci de renforcer la sécurité du pays et la coordination des actions de police, de gendarmerie et des services de police municipale, il souhaite également savoir si l'élargissement de l'accès direct au FPR et au FNPC pourrait être envisagé. Il lui demande donc de préciser les intentions du Gouvernement sur ces sujets afin de répondre aux légitimes préoccupations des policiers municipaux.

Réponse publiée au JO le : 01/01/2019

L'accès direct des agents de police municipale à des informations contenues dans des traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par le ministère de l'intérieur exige que cet accès soit justifié au regard des prérogatives dévolues à ces agents et des finalités de ces traitements, afin de respecter les droits et garanties prévus par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. Aux termes du 3° du II de l'article 5 du décret n° 2010-569 du 28 mai 2010 modifié relatif au fichier des personnes recherchées (FPR), les policiers municipaux peuvent, dans deux hypothèses précisément définies et encadrées, être destinataires des informations enregistrées dans le FPR : soit à l'initiative des agents des services de la police nationale et militaires des unités de la gendarmerie nationale dans le cadre des recherches des personnes disparues, soit oralement, à titre exceptionnel par les services de la police nationale et les unités de la gendarmerie nationale pour certaines informations relatives à une personne inscrite dans le fichier et afin de parer à un danger pour la population. Ainsi, le FPR a pour finalité de faciliter les recherches, les surveillances et les contrôles effectués, dans le cadre de leurs attributions respectives, par les seuls agents de la police nationale, de la gendarmerie nationale et des douanes. **Eu égard à cette finalité, les missions des agents de police municipale, telles que définies à l'article L. 511-1 du code de la sécurité intérieure, ne relèvent pas des missions permettant un accès direct au FPR.** En revanche, par décret n° 2018-387 du 24 mai 2018 précisant les conditions d'accès aux informations des traitements de données à caractère personnel relatifs au permis de conduire et à la circulation des véhicules, le ministère de l'intérieur a souhaité faire bénéficier d'un accès direct aux données du système national des permis de conduire (SNPC) et du système d'immatriculation des véhicules (SIV) les policiers municipaux et des gardes champêtres, « aux seules fins d'identifier les auteurs des infractions du code de la route qu'ils sont habilités à constater ». Ainsi, les dispositions des articles R. 225-5 et R. 330-2 du code de la route prévoient que les policiers municipaux, agents de police judiciaire adjoints (APJA) par la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure, peuvent accéder directement à certaines informations du SNPC et du SIV. Par ailleurs, à l'instar des policiers municipaux, d'autres catégories d'agents de police judiciaire adjoints tels que les agents de surveillance de la ville de Paris mais aussi les gardes champêtres, dont les compétences ont été élargies par le décret n° 2017-1523 du 3 novembre 2017 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, peuvent accéder directement à ces applications par une interface informatique, en cours d'expérimentation pour généralisation au 1er semestre 2019. En l'absence d'une habilitation individuelle, les policiers municipaux ou les gardes champêtres reçoivent à leur demande communication des informations mentionnées aux articles R. 225-1 à R. 225-6 et R. 330-2 à R. 330-6 du code de la route par les forces de sécurité de l'État ou les préfets.

Deux-roues à moteur et incivilités

Question publiée au JO le : 20/11/2018

M. Cédric Roussel (Député des Alpes Maritimes) interroge M. le ministre de l'intérieur sur les nuisances sonores engendrées, sciemment, par des automobilistes à deux roues. Le quartier de Las Planas à Nice subit chaque jour et chaque nuit des nuisances insupportables, qui sont le fruit de jeunes personnes irresponsables. Les habitants de ce quartier sont contraints d'accepter, et donc de subir ces incivilités depuis maintenant de trop longues années sans qu'aucune autorité ne fasse ou ne puisse faire cesser véritablement ce problème grandissant. Face à cela, il existe un arsenal juridique qui ne trouve malheureusement pas d'application concrète sur le terrain. Aussi, l'adoption de la proposition de loi sur les rodéos motorisés, promulguée le 3 août 2018, est une nouvelle pierre posée à l'édifice de cette lutte de tous les jours. Pour autant, il est constaté que les incivilités continuent et que le sentiment d'impunité persiste. Dès lors, il aimerait connaître les mesures qu'il envisage afin de faire cesser pleinement et de façon effective les malheureux agissements de quelques-uns qui perturbent l'ensemble des riverains de ce quartier.

Réponse publiée au JO le : 01/01/2019

Le respect de la tranquillité publique et la lutte contre les nuisances et incivilités de toutes sortes qui suscitent l'exaspération de nos concitoyens sont une des raisons d'être de la police de sécurité du quotidien (PSQ), qui monte en puissance sur tout le territoire national. A Nice comme ailleurs, la PSQ s'inscrit dans une démarche de « résolution de problèmes », au plus près de la population et dans une logique de partenariat renforcé avec les acteurs locaux. S'agissant du quartier de Las Planas, à Nice, il subit une délinquance principalement liée aux trafics de stupéfiants. La police nationale, activement engagée pour réprimer ces faits, y procède régulièrement à des interpellations. Il paraît utile à cet égard de souligner que, le 30 août 2018, un dispositif de surveillance mis en place par la brigade anti-criminalité (BAC) a permis la découverte d'importantes quantités de drogue, mais également d'armes et de 18 000 € en numéraire. Cette opération a certainement conduit au déplacement du trafic dans la cité vers un secteur qui jusqu'alors n'était pas confronté aux problèmes provoqués par les allées et venues des « clients » et la présence des trafiquants. Les effectifs de la sécurité publique sont mobilisés pour assurer une présence visible et régulière dans le quartier de Las Planas. Les équipages de police y patrouillent plusieurs fois par jour et des opérations de contrôle y sont organisées au moins une fois par semaine sur réquisition du procureur de la République. S'agissant de la problématique des rodéos motorisés dans ce quartier, elle n'avait pas jusqu'à alors été particulièrement identifiée ni signalée à la police nationale par ses partenaires locaux. D'ores et déjà, quoiqu'en dehors de ce quartier, la direction départementale de la sécurité publique (DDSP) des Alpes-Maritimes a été amenée à employer les moyens offerts par la loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés. Votée à une très grande majorité par le Parlement, la loi apporte désormais un cadre juridique adapté, cohérent et dissuasif pour prévenir et réprimer ces agissements. Bien que dangereux et insupportables aux yeux de nombre de nos concitoyens et de leurs élus locaux, ils ne faisaient jusqu'à présent pas l'objet d'une incrimination pénale spécifique. En tout état de cause, dans le quartier de La Planas comme ailleurs à Nice, la question fera l'objet d'une vigilance particulière puisqu'il s'agit d'une priorité clairement identifiée de la police de sécurité du quotidien. La loi précitée constitue à cet égard un outil supplémentaire qui intègre parfaitement les stratégies de partenariat et de réappropriation de la voie publique qui sont au cœur de la PSQ. La lutte contre les rodéos motorisés doit en effet reposer sur une action partenariale, notamment avec les polices municipales, et doit nécessairement être complétée par des mesures de prévention à définir et mettre en œuvre avec l'ensemble des acteurs et partenaires concernés. Enfin, il convient de préciser que la DDSP des Alpes-Maritimes participe, aux côtés de la commune de Nice, à un projet d'amélioration du dispositif de vidéoprotection dans ce quartier. Il s'agira d'une avancée supplémentaire puisque l'exploitation a posteriori d'images de vidéoprotection peut constituer un outil dans la répression des rodéos motorisés (caractériser les différents éléments constitutifs de l'infraction, identifier les auteurs, etc.).

Police de Sécurité du Quotidien : le choix des secteurs concernés

Question publiée au JO le : 02/10/2018

Mme Marietta Karamanli (Députée de la Sarthe) attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'expérimentation de ce que l'on nomme « la police de la sécurité quotidienne » qui s'inscrit dans le droit fil de la police de proximité, créée il y a 20 ans en France et dans d'autres pays européens, puis supprimée dès 2002. Cette police avait pour mission de prévenir et d'arrêter les personnes et agissements délinquants dans une logique de constatation des faits au plus près, d'acceptation par les habitants de quartiers et communes des forces de l'ordre, et de répression efficace. La délinquance liée aux trafics de drogues ou de tabac, faits de violences sur personnes et biens et incivilités commises en bandes, organisations de petites mafias, ces faits visibles pour les citoyens sont parfois peu dissuadés ou poursuivis en raison d'une absence d'informations partagées entre services, d'une intervention ou réponse insuffisamment rapides sur place et d'un faible suivi dans le temps. La ville du Mans était candidate à la mise en place de cette police de tranquillité relevant de l'État. Elle n'a pas été retenue. Elle lui demande sur quels critères les communes et quartiers bénéficiaires de ce dispositif ont été choisis et s'il ne faudrait pas étendre le dispositif dans une logique de dissuasion et non plus de seule lutte contre une délinquance déjà installée. Elle lui renouvelle la demande faite d'un renforcement de la présence de la police sur le terrain au Mans.

Réponse publiée au JO le : 01/01/2019

Conformément aux engagements du Président de la République, le ministre de l'intérieur a lancé début février 2018 la police de sécurité du quotidien (PSQ), qui constitue une transformation en profondeur du fonctionnement de la police nationale et de la gendarmerie nationale et qui va monter en puissance tout au long du quinquennat. La police de sécurité du quotidien vise à apporter des réponses concrètes, au plus près de la vie de nos concitoyens, à l'insécurité de tous les jours qui suscite l'exaspération de nos concitoyens et de leurs élus locaux (nuisances, incivilités, petite délinquance, etc.). La PSQ a été bâtie en partant des réflexions du terrain, au terme d'une vaste consultation, à la base, des policiers et des gendarmes eux-mêmes, afin de recueillir leurs attentes et propositions. Elle se traduit en particulier par un engagement fort de l'État pour renforcer les moyens des forces de l'ordre, avec la création de 10 000 postes de policiers et de gendarmes supplémentaires durant le quinquennat. Par ailleurs, le budget des forces de sécurité intérieure de l'État augmente en 2019 de 2,6 %, soit 330 M€ supplémentaires. Elle est mise en œuvre dans la Sarthe, notamment au Mans, comme dans l'ensemble du territoire national. Les responsables territoriaux de police, dotés de capacités d'initiative accrues, s'attachent à décliner concrètement cette réforme majeure, dans une démarche de « résolution de problèmes », au plus près de la population : adoption de stratégies locales de sécurité, recherche d'un contact accru avec les partenaires locaux, etc. La PSQ s'appuie aussi sur les chantiers en cours visant à simplifier la procédure pénale et à supprimer les missions dites périphériques, qui vont permettre aux policiers de se recentrer sur leur cœur de métier : la voie publique et l'enquête. Ces réformes vont faciliter le travail des forces de l'ordre, en dégageant du temps pour des patrouilles sur la voie publique, pour le contact avec la population. Elles vont, progressivement, permettre de disposer de policiers et de gendarmes davantage présents sur le terrain. Cette démarche va s'intensifier dans les mois à venir, notamment avec l'adoption du projet de loi de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice en cours d'examen au Parlement, qui permettra d'apporter des réponses plus rapides et plus adaptées aux faits de délinquance. La PSQ s'appuie aussi sur de nouveaux moyens juridiques déjà entrés à vigueur, par exemple la loi du 3 août dernier permettant de réprimer plus efficacement les rodéos motorisés, particulièrement insupportables pour nos concitoyens. Si la PSQ se déploie sur tout le territoire national, elle se traduit aussi par une action renforcée dans les « quartiers de reconquête républicaine » (QRR), où des moyens humains et matériels spécifiques seront concentrés en priorité. Les 15 premiers quartiers de reconquête républicaine ont été lancés le 18 septembre 2018. Une seconde vague de 15 autres QRR sera mise en place d'ici l'été 2019 et les 30 autres d'ici fin 2020. Les territoires retenus pour la mise en place de QRR sont ceux où la situation est particulièrement dégradée, tant sur le plan sécuritaire que social : forte insécurité, violences urbaines, trafics, cohésion républicaine mise à mal par l'économie souterraine et le

communautarisme, pauvreté, chômage, habitat dégradé, etc. Ils ont aussi été retenus au regard de la capacité de mobilisation des acteurs locaux. Les QRR ne concerneront à terme que 60 quartiers dans toute la France. La politique de sécurité du Gouvernement, globale et ambitieuse, ne saurait donc être réduite à ce seul dispositif. La Sarthe est ainsi pleinement concernée par la PSQ, qui s'y déploie comme partout ailleurs. La mobilisation des forces de l'ordre va donc s'y poursuivre et s'y intensifier. L'engagement de l'ensemble des partenaires locaux, au premier rang desquels les maires, est également une des clés de la réussite.

INFO 5

Sécurité routière : 80 km/h sur les routes départementales

Publiée au JO le 05/06/2018

M. Olivier Damaisin (Député du Lot-et-Garonne) appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la politique relative à la sécurité routière, et notamment sur la limitation de vitesse de circulation. L'abaissement généralisé de la vitesse à 80 km/h sur le réseau secondaire n'est pas une mesure populaire et il s'agit d'un décret ministériel, et il n'y aura donc ni débat, ni discussion, ni concertation à l'Assemblée nationale. Or les parlementaires reçoivent tous les jours des courriers d'associations d'usagers (automobilistes, motocyclistes) mais aussi d'élus locaux, maires, conseillers départementaux. Certes après douze années de baisse, la mortalité routière augmente à nouveau depuis 2014. Les chiffres sont particulièrement mauvais et la route reste la première cause de mort violente du pays. Cependant, plutôt que de réduire uniformément la vitesse sur tous les axes routiers, d'autres pistes mériteraient d'être explorées, comme l'amélioration de l'état de nos réseaux secondaires et des équipements de sécurité (éclairage, glissières dangereuses). Il souhaite savoir s'il est envisageable de laisser les conseils départementaux, en concertation avec les préfetures, déterminer les axes accidentogènes où la vitesse doit être réduite pour une meilleure prévention auprès des Français.

Réponse au JO le 01/01/2019

Le comité interministériel de la sécurité routière réuni le 9 janvier 2018 par le Premier ministre témoigne de la volonté du Gouvernement de sauver plus de vies sur nos routes et de poursuivre la politique volontariste et innovante déjà engagée en matière de sécurité routière. Le Gouvernement ne peut pas passer sous silence ceux qui ont été tués sur les routes métropolitaines et ultra-marines, ce sont 3 684 tués en 2017, comme il ne peut pas ignorer les 76 840 blessés en 2017, dont plus de 29 000 hospitalisés, qui pour certains garderont des séquelles toute leur vie. C'est bien pour réduire ces chiffres dramatiques qu'il a pris les mesures nécessaires. Lors de ce comité interministériel précité, 18 mesures ont été décidées, parmi lesquelles la mesure n° 5 dont l'objet est de réduire la vitesse maximale autorisée hors agglomération. Ainsi, selon les termes du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, qui met en œuvre cette mesure, sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h à compter du 1er juillet 2018. Toutefois, sur les sections de routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation et permettant ainsi le dépassement sécurisé des véhicules, la vitesse maximale autorisée est maintenue à 90 km/h et ce sur ces seules voies. La vitesse accroît tant l'occurrence des accidents - quelle que soit la cause - que leur gravité. La vitesse excessive ou inadaptée constitue la première cause de mortalité sur les routes françaises (31 %). En 2017, 3 684 personnes ont perdu la vie sur le réseau routier français. Les deux-tiers des accidents mortels (63 %), soit 2 156 personnes tuées, sont survenus sur le réseau routier hors agglomération et hors autoroute c'est-à-dire sur des routes bidirectionnelles qui étaient majoritairement limitées à 90 km/h. La mise en place d'une telle mesure a pour objectif d'épargner chaque année de nombreuses vies humaines ; les experts Goran Nielsson et Rune Elvik ont estimé qu'un abaissement de 1 km/h de la vitesse pratiquée se traduit par un gain de 100 vies sur une année. En réduisant la vitesse maximale autorisée de 10 km/h, il est espéré épargner 300 à 400 vies par an. La

FÉDÉRATION AUTONOME DE LA FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE – POLICE MUNICIPALE

96, rue Blanche - 75009 PARIS - ☎01 42 80 22 22 - Fax 09 83 00 44 12

E-mail : contact.fafptpm@gmail.com - Sites Internet : www.policemunicipale.org et fafpt.org

Affiliée à la FÉDÉRATION AUTONOME DE LA FONCTION PUBLIQUE (FA-FP)

mesure permet en effet de diminuer l'impact de la vitesse dans la mesure où elle contribue à l'anticipation des dangers et diminue les distances de freinage (la distance d'arrêt est de 57 mètres pour un véhicule roulant à 80 km/h contre 70 mètres pour un véhicule roulant à 90 km/h). Cet abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h permettra en outre de fluidifier le trafic et de l'apaiser, avec des conséquences bénéfiques sur l'environnement (diminution des émissions de polluants). La mesure, telle que définie par le Premier ministre et traduite dans le décret précité, est le fruit des travaux du conseil national de la sécurité routière, instance rassemblant l'ensemble des parties prenantes de la sécurité routière qui, en 2014, a élaboré une recommandation en ce sens. Le décret portant la mise en œuvre de cette mesure a notamment été soumis à l'avis du conseil national d'évaluation des normes, qui réunit les représentants des maires, des conseils départementaux, du Sénat, de l'Assemblée nationale. Un avis favorable a été rendu sur le projet de texte le 8 mars 2018. Le Premier ministre a instauré une clause de rendez-vous au 1er juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette expérimentation. A cet effet, une évaluation de cette expérimentation est mise en place portant tant sur l'évolution des vitesses moyennes pratiquées par les usagers que sur l'évolution des accidents et de la mortalité sur les routes bidirectionnelles concernées par la mesure. Le Gouvernement saura en tirer les conséquences. Cette décision s'inscrit dans un ensemble cohérent de 18 mesures prises par le comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, qui au-delà de la vitesse sont centrées sur la mobilisation de tous les acteurs mais aussi sur les comportements les plus risqués que sont l'alcool au volant ainsi que l'usage du téléphone en conduisant. La demande d'adaptation à certains axes de la baisse de vitesse a été entendue. La mesure décidée par le Gouvernement ne s'applique pas d'une manière uniforme mais est proportionnée en ce sens qu'elle prend en compte la nature des routes, de leurs caractéristiques et des aménagements qui ont été réalisés pour favoriser des dépassements avec un moindre risque et améliorer la sécurité des usagers. En effet, le Premier ministre a décidé que les routes pour lesquelles plusieurs voies sont affectées à un même sens de circulation, en général deux voies permettant un créneau de dépassement, garderaient leur vitesse limitée à 90 km/h. Le rapport publié le 17 avril 2018 par l'observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) sur l'accidentalité des routes à double sens, hors agglomération, selon leur niveau de hiérarchisation locale montre que, alors que l'on croit que les routes sont les plus sûres sur le réseau « principal », c'est-à-dire les routes bidirectionnelles qui drainent le plus fort trafic et relient des points stratégiques, en réalité ce sont celles qui enregistrent le plus d'accidents mortels. Toutes les études successives confirment que les bénéfices d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h seront en large part obtenus sur ces routes-là. Le choix qui a été fait d'abaisser la vitesse de 10 km/h sur la plus grande partie de ce réseau est donc pleinement conforté. La détermination de la vitesse maximale autorisée sur les routes relève de la compétence du Premier ministre. La transférer aux préfets se traduirait sur le terrain par un effet très négatif sur la lisibilité du réseau routier pour les usagers français mais aussi étrangers qui l'empruntent, voire sur la cohérence de la vitesse sur un même axe qui traverserait plusieurs départements. En outre, il importerait que chaque changement soit accompagné d'un panneau, ce qui les multiplierait de manière très forte à l'échelle du territoire national, avec comme conséquence des coûts faramineux pour les collectivités et la présence d'autant de supports dangereux en bord de route. Il importe ainsi que la mesure soit tant proportionnée que lisible et compréhensible des usagers sur l'ensemble du territoire national. En outre, l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation peut toujours décider de fixer une vitesse plus restrictive que celle fixée au niveau national. C'est d'ailleurs ce que font de nombreux élus, en abaissant la vitesse maximale autorisée de certaines routes bidirectionnelles pour des raisons de sécurité, par exemple celles traversant des zones forestières, ou virages dangereux pour lesquels la vitesse a déjà été abaissée à 80 voire 70 km/h. Par ailleurs, de nombreux maires abaissent de 50 à 30 km/h la vitesse en agglomération. Cette adaptation aux situations locales existe déjà et elle demeure.



POLICE MUNICIPALE

*vous présente
ses meilleurs voeux*

2019

Fédération Autonome de la Fonction Publique Territoriale

96, Rue Blanche - 75009 PARIS

Tél. 01 42 80 22 22 - Fax 01 42 80 91 81 - E-mail : policemunicipale@fafpt.org

www.policemunicipale.org et www.fafpt.org