

DOCUMENT DE RÉFÉRENCE SÛRETÉ SNCF

HORAIRE DE SERVICE 2024 PROVISOIRE

Conformément à l'article R. 2251-61 du Code des transports, le présent document est applicable sur l'horaire de service 2024, à titre provisoire, dans l'attente de validation du Document de Référence 2024.

Lorsque le tarif horaire pour 2024 aura donné lieu à un avis conforme de l'ART, cette tarification sera appliquée rétroactivement pour l'ensemble de la période de validité dudit tarif.

Version applicable après avis conforme n° 2023-055 de l'Autorité de Régulation des Transports en date du 21/11/2023

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT
EDITO
PREAMBULE
GLOSSAIRE

1. LA SÛRETÉ FERROVIAIRE	12
2. LE SUPPORT OPÉRATIONNEL	14
2.1. LE SYSTÈME DE COMMANDEMENT SÛRETÉ ET LA GESTION DE CRISE	14
2.1.1 L'accès au Poste de Commandement National Sûreté (PCNS)	14
2.1.2 L'appui du Dirigeant National Sûreté Ferroviaire (DNSF)	15
2.1.3 La production et la gestion de crise	15
2.2. L'UNIVERSITÉ DE LA SÛRETÉ.....	16
2.3. APPLICATIONS MÉTIER ET PROJETS OPÉRATIONNELS	16
2.4. PARTENARIATS EXTERNES AVEC LES AUTORITÉS RÉGALIENNES.....	17
2.5. L'OBSERVATOIRE DES FAITS SÛRETÉ	18
2.6. LA PLAQUE CÉZAR.....	19
2.7. MÉTIER : SANTÉ, SÉCURITÉ ET DÉONTOLOGIE	19
3. LES PRESTATIONS DU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ SNCF	20
3.1. PRÉSENTATION	20
3.2. LES PRESTATIONS	21
3.2.1 Liste des prestations par typologie de clients.....	21
3.2.2 Détail des prestations	21
3.3. LES POUVOIRS ET PRÉROGATIVES DES AGENTS DU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ SNCF.....	30
3.4. MODALITÉS D'INTERVENTION DES AGENTS DU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ SNCF.....	31
3.5. COMPOSITION DES ÉQUIPES	32
3.6. CONDITIONS D'EXERCICE.....	32
3.7. Les causes d'exonération de réalisation des prestations.....	33
4. PROCESSUS DE CONTRACTUALISATION ET DE COMMANDE	35
4.1. UNE STRUCTURE DÉDIÉE AUX CLIENTS : LA DIRECTION CLIENT, MARKETING ET COMMUNICATION (CMC) 35	
4.1.1 Missions et organisation de la Direction.....	35
4.1.2 Le Site internet.....	35
4.2. PHASES ET CALENDRIER DE CONTRACTUALISATION DE COMMANDE.....	36
4.1.3 Expression de besoin	37

4.1.4	Analyse du besoin et proposition d'offres	38
4.1.5	Enregistrement des commandes	38
4.1.6	Formalisation et signature des contrats	38
4.1.7	Adaptation des besoins et évolutions en cours de contrat	39
5.	TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ RÉGULÉES.....	40
5.1.	PRINCIPES GÉNÉRAUX DE TARIFICATION	40
5.2.	PRIX DES PRESTATIONS DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE.....	40
6.	FACTURATION.....	40
7.	POLITIQUE DE CONFIDENTIALITÉ	41

Annexe

Annexe 1 Contrat DRS

AVERTISSEMENT

LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER N'EST ENGAGÉE QUE SUR LA BASE DU PRÉSENT DOCUMENT QUI EST DE SA PROPRE RESPONSABILITÉ.

ÉDITO

Xavier ROCHE

Directeur de la Sûreté Ferroviaire



« J'ai à cœur de réaffirmer l'image de rigueur et de professionnalisme des agents qui font vivre la Sûreté Ferroviaire et je m'attache à avoir une vigilance toute particulière sur la qualité de notre relation client, pour relever ensemble tous les défis à venir. »

Notre société est exposée à une délinquance croissante, tant sur le domaine public que dans les transports. A la différence des sociétés de sécurité privées, le législateur a accordé à la sûreté ferroviaire des prérogatives uniques régies par le code des transports, sur l'ensemble du périmètre ferroviaire (le réseau ferré, les trains et les gares).

Dans le cadre de l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence, chaque opérateur intervenant sur le domaine ferroviaire organise désormais son offre de services ainsi que les mesures de sûreté afférentes. Forte de sa connaissance du domaine ferroviaire, la Direction de la Sûreté est à même de répondre à l'ensemble des problématiques pouvant être rencontrées par les utilisateurs du réseau ferré national. Elle s'appuie sur des agents de la sûreté ferroviaire, assermentés et armés, répondant ainsi à leurs prérogatives spécifiques.

Ces personnels disposent d'un haut niveau de compétences. Ils sont formés pour répondre aux problématiques opérationnelles les plus complexes grâce à leur double qualité de professionnels de la sûreté mais aussi d'agents au service des passagers. En effet, leur formation inclut aussi des compétences liées à la sécurité et au transport ferroviaire. Grâce à cela, les femmes et les hommes de la sûreté interviennent avec discernement, de la prise de contact client à la gestion de crise.

Le présent document de référence de la Sûreté (DRS) détaille l'ensemble des prestations que la Sûreté ferroviaire est en capacité d'offrir à ses sociétés clientes dans une logique d'équité absolue entre elles, voulue par le législateur et contrôlée par l'Autorité de régulation des transports. A ce titre, la Direction de la Sûreté se met au service de ses clients afin de dimensionner au plus sûr et au plus juste les prestations à fournir à chacun d'eux.

Au-delà du caractère commercial de ces prestations, les agents de la Sûreté ferroviaire se sentent avant tout en responsabilité du bien-être et de la sûreté des clients dont ils ont la charge et mettent tous leurs savoirs et leur énergie au service de cette sûreté que nous considérons comme un « bien commun » du ferroviaire.

PRÉAMBULE

OBJET, PUBLICATION ET VALIDITÉ DU DOCUMENT

A titre liminaire, l'Établissement Public à caractère Industriel et Commercial SNCF, est devenu, le 1er janvier 2020, la société nationale SNCF (ci-après dénommée « la SNCF »), société anonyme à capitaux publics, en application de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

Conformément à l'article R. 2251-58 du code des transports, le Document de référence et de tarification des prestations de Sûreté 2023 a pour objet de définir la nature, les conditions de réalisation et la tarification des prestations de sûreté proposées par le Service Interne de Sécurité SNCF au profit des personnes mentionnées à l'article L. 2251-1-1 al.1 du code des transports, ainsi que de leurs personnels.

Au jour de la publication du présent document, ces personnes sont :

- Les gestionnaires d'infrastructure ;
- Les exploitants d'installations de service ;
- Les entreprises assurant des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- Les entreprises assurant des services de transport ferroviaire de marchandises ;
- Les titulaires d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliées au réseau ferré national ;
- Les autorités organisatrices de transport ferroviaire.

Le document, à chacune des mises à jour, sera disponible sur le site suivant :

<https://www.surete-ferroviaire.sncf.com/nos-solutions/notre-offre-de-service/>

La SNCF a publié du 28 avril 2023 au 29 mai 2023 le projet de document de référence et de tarification des prestations de sûreté sur le site dédié en version « pour avis » afin que les acteurs intéressés puissent faire part de leur avis.

Sur la période susmentionnée, SNCF Réseau et l'Association Française du Rail (AFRA) ont transmis leur avis.

A l'issue de cette période d'un mois, la SNCF a procédé à une nouvelle publication de son projet de document de référence et de tarification des prestations de sûreté dans une version « projet » accompagné d'une mention précisant que le caractère exécutoire de la tarification est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'ART »).

Le 27 juillet 2023, l'ART a émis sous référence 2023-037 un avis défavorable sur la première version « projet » du document de référence et de tarification des prestations de sûreté.

Conformément à l'article R. 2251-60 du code des transports, la SNCF a donc soumis à l'ART une nouvelle proposition de document de référence et de tarification des prestations de sûreté pour l'horaire de service 2023.

Ce document a donné lieu à un avis conforme de l'ART le 21 novembre 2021 (avis n° 2023-055) et constitue la version « applicable » valable du 11 décembre 2022 au 9 décembre 2023.

Il pourra être révisé en tant que de besoin, notamment en cas de modifications législatives et réglementaires. Il a été soumis au Comité d'Engagement Groupe SNCF le 10 novembre 2022 et validé par ce dernier.

Selon le dernier tarif validé par l'ART, la prestation de sûreté régulée est facturée à 92,38 € de l'heure.

Au travers du présent document, conformément à l'article R. 2251-55 du code des transports, et sans préjudice des actions qu'il peut être tenu de mener à la demande expresse du régulateur, le Service Interne de Sécurité SNCF propose des prestations de sûreté concourant à :

- La sûreté des voyageurs et la sauvegarde de leurs biens ;
- L'assistance aux agents de l'entreprise et leur protection ;
- La protection du patrimoine appartenant à l'entreprise ou utilisé par elle pour l'exercice de ses activités ;
- La surveillance et la sécurisation des marchandises ;
- La prévention des actes d'incivilité et de délinquance.

Le Service Interne de Sécurité SNCF est susceptible de fournir ces prestations aux clients mentionnés à l'article L. 2251-1-1 al.1 et R. 2251-54 du code des transports.

PROGRAMME DE TRAVAIL ET ÉVOLUTION DU MODÈLE

La Direction de la Sûreté a engagé un programme de travail, convenu avec l'Autorité de régulation des transports, afin de prendre en compte les exigences du décret 2021-598 du 14 mai 2021 relatif aux conditions de fourniture des prestations de sûreté par les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et complétant la liste des décisions individuelles prises par le ministre chargé de la transition écologique.

Dans son avis défavorable n° 2023-037 du 27 juillet 2023, l'Autorité relève que « le travail de refonte des périmètres (...) n'est toujours pas abouti ». Le présent Document de Référence et de tarification des prestations de sûreté n'inclut donc pas d'évolution du modèle économique ni de redéfinition des périmètres applicables au service annuel 2023. Il est construit sur le modèle « historique », dans la lignée des Documents de Référence Sûreté précédents.

Conformément aux recommandations de l'Autorité, l'évolution du modèle économique ainsi que la refonte des périmètres seront progressivement intégrées au Documents de référence et de tarification des prestations de sûreté du SIS SNCF à partir du service annuel 2024.

GLOSSAIRE

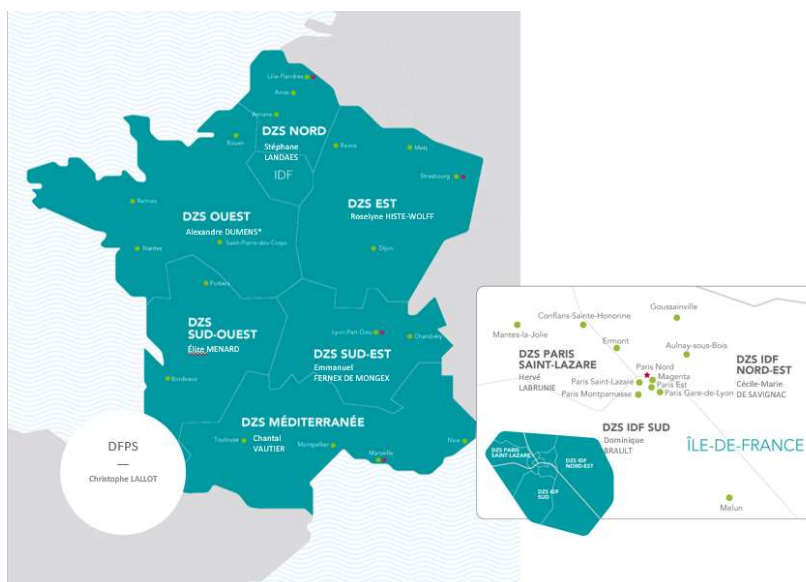
- AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- ART : Autorité de Régulation des Transports
- Cecos : Centre de Coordination Opérationnelle de Sécurité (dans les transports en Île de France)
- CMC : Direction Client, Marketing Communication assurant dans ses missions le Guichet Sûreté
- CNTS : Centre National de Téléprotection Sûreté
- CT : Code des Transports
- DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique
- DNSF : Dirigeant National Sûreté Ferroviaire
- DFPS : Direction des Forces Projetables Spécialisées
- DZS : Direction de Zone Sûreté
- EAR : Equipe d'Assistance Rapide
- EF : Entreprise(s) Ferroviaire(s) autorisée(s) à effectuer des services de transport sur le Réseau Ferré National
- GIGN : Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale
- GPU : Groupe Public Unifié
- GS : Guichet Sûreté
- IAT : Interdiction d'Accès au Train
- IDT : Injonction de Descendre des Trains
- ISE : Injonction de Sortir des Emprises
- NRBCE : Nucléaires, Radiologiques, Biologiques, Chimiques, explosifs
- PCNS : Poste de Commandement National Sûreté
- PDTF : Police Du Transport Ferroviaire ou guidé
- PIMF : Procédure d'Intervention en Milieu Ferroviaire
- POP : Planification Opérationnelle et Production
- PPP : Préfecture de Police de Paris

- PPRT : Plan de prévention des risques technologiques
- PV : Procès-Verbal
- RAID : Recherche Assistance Intervention Dissuasion
- RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
- RFN : Réseau Ferré National dont la consistance est établie par le décret n°2002-1359 du 13 novembre 2002
- SAIV : Dispositif de Sécurité des Activités d'Importance Vitale
- SEF : Sécurité Economique et Financière
- SEZAF : Dispositif de Sécurisation de Zones par Alarmes Fixes
- SEZAM : Dispositif de Sécurisation de Zones par Alarmes Mobiles
- SI : Système d'Information
- SIS : Service Interne de Sécurité SNCF
- SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
- SNPF : Service National de la Police Ferroviaire
- UNIR : Unité Nationale d'Intervention Rapide

1. LA SÛRETÉ FERROVIAIRE

Pour assurer sa mission et réaliser les prestations qu'il propose, le Service Interne de Sécurité SNCF s'appuie sur une organisation structurelle :

- La Direction de la Sûreté chargée d'assurer, de manière globale, le pilotage et la coordination nationale du Service Interne de Sécurité SNCF et de ses autres moyens et ressources. La Direction de la Sûreté pilote et gère les relations avec les correspondants nationaux des clients. Elle assure le déploiement territorial opérationnel du Service Interne de Sécurité SNCF pour accomplir les prestations contractualisées en cohérence avec l'analyse des besoins validée par les clients et les actions menées par les pouvoirs publics. Elle s'assure du respect des consignes métier garantissant une réalisation conforme des prestations proposées par le Service Interne de Sécurité SNCF. Elle anime les relations avec les partenaires externes nationaux (pouvoirs publics, forces de l'ordre, services de secours, services de l'Etat). Elle organise le système d'alerte et de déclenchement de gestion de crise Sûreté.
- Neuf Directions de Zone Sûreté (ci-après « DZS ») dont le territoire tend vers celui des Zones de Défense en tenant compte des particularités des flux ferroviaires, notamment en Ile-de-France. Ces dernières, composées essentiellement d'agents opérationnels, assurent des missions de sécurisation et l'analyse de la situation sûreté sur leurs périmètres respectifs. Elles sont aussi dotées d'agents spécialisés dans la lutte contre les tags, contre les vols de métaux ou les vols à la tire.



Elles pilotent les équipes opérationnelles du Service Interne de Sécurité SNCF chargées d'effectuer les prestations contractualisées.

Leurs analyses sont partagées avec les correspondants locaux des clients et les acteurs publics de sécurité (Préfectures, Forces de l'Ordre, Polices Municipales, etc.)

Le Service Interne de Sécurité SNCF dispose également d'une Direction de Forces Projetables Spécialisées (DFPS) intervenant sur l'ensemble du territoire national, en appui des DZS, et réalisant des prestations régulées et non régulées.

Les prestations régulées sont prises en charge par les équipes suivantes :

- L'Unité Nationale d'Intervention Rapide (UNIR) composée d'agents projetables sur l'ensemble du territoire national ;
- Une Unité cynophile composée de conducteurs de chiens de défense ;
- Une Unité Civile spécialisée contre les phénomènes de vols à la tire ;
- Un Groupe de Protection de l'Infrastructure en charge de lutter, en soutien des DZS, contre les phénomènes de vols de métaux.

Enfin, le Service Interne de Sécurité SNCF dispose de patrouilleurs vidéo qui viennent en appui des effectifs opérationnels sur le terrain, grâce aux images vidéo transmises par les caméras en gare ou embarquées à bord des trains.

Le Service Interne de Sécurité SNCF dispose également de moyens techniques et technologiques permettant d'offrir des prestations de sûreté performantes face aux nouvelles formes de délinquance et de violence.

La qualité de la prestation sûreté réalisée dépend également de la rapidité avec laquelle les renseignements concernant les actes délictueux sont collectés, transmis et exploités. Aussi, la mise à disposition d'outils performants et redondants constitue une condition indispensable à la bonne réalisation des prestations sûreté, particulièrement pour le traitement réactif des faits Sûreté portés à la connaissance du Poste de Commandement National Sûreté. (A cette fin, les agents du Service Interne de Sécurité SNCF sont notamment dotés de smartphones et de moyens de communication adaptés aux conditions difficiles, et permettant une continuité des communications en situation dégradée.)

En tout près de 3 000 agents sont déployés sur l'ensemble du territoire national. Cet effectif permet d'assurer la sécurisation du système ferroviaire par près de 270 équipes opérationnelles par jour.

La Direction de la Sûreté propose également des prestations commerciales qui sont hors champ du présent document de référence et consultables dans le catalogue d'offres de services.

2. LE SUPPORT OPÉRATIONNEL

Les structures de support opérationnel ou « socle » sont constituées d'entités concourant à la forte valeur ajoutée du Service Interne de Sécurité SNCF.

La composante « Support Opérationnel Sûreté » intègre tous les appuis, détaillés ci-dessous, permettant la réalisation des prestations opérationnelles de sûreté réalisées au bénéfice des clients.

2.1. LE SYSTÈME DE COMMANDEMENT SÛRETÉ ET LA GESTION DE CRISE

2.1.1 L'accès au Poste de Commandement National Sûreté (PCNS)

Le Poste de Commandement National Sûreté (ci-après « PCNS »), véritable épice centre de coordination opérationnelle, est situé à Paris et comprend quatre tables délocalisées, situées à Lille, Lyon, Strasbourg et Marseille. Le PCNS :

- Est dimensionné pour recevoir des appels d'urgence de multiples sources (agents opérationnels du service interne, personnels des clients, Centres Opérationnels Régionaux de Gendarmerie, Centres d'Information et de Commandement de la Police) nécessitant un traitement sûreté, Centres Opérationnels de Gestion des Circulations, Centre National des Opérations Ferroviaires, etc.
- Connaît en temps réel l'organisation et les moyens d'intervention disponibles en interne ainsi que l'organisation des acteurs institutionnels et leurs périmètres de compétences,
- Dispose, pour ces interventions d'urgence, du pouvoir de commandement sur les équipes opérationnelles du Service Interne de Sécurité SNCF,
- Assure le suivi des actions consécutives à un appel et les bouclages de retours d'informations en fin d'action.

Dès lors qu'un client a commandé une prestation de sûreté, son personnel peut solliciter – via son centre opérationnel - en temps réel et en cas d'urgence - le PCNS pour demander une intervention sûreté en réponse à un acte malveillant qui se commet ou vient de se commettre, ou signaler un tel acte.



Dans un tel cas, dès réception d'une demande et après analyse de la situation, le centre opérationnel du cocontractant sollicite par téléphone le PCNS. Le PCNS est accessible 24h sur 24h, 7 jours sur 7 et décide, en fonction des circonstances et de la qualité des éléments communiqués par un représentant du cocontractant, la meilleure réponse opérationnelle sûreté à apporter.

2.1.2 L'appui du Dirigeant National Sûreté Ferroviaire (DNSF)

Le centre opérationnel du cocontractant et/ou l'astreinte dirigeante du cocontractant peuvent également être amenés à bénéficier, en cas de situation de crise territoriale ou nationale, des services du Dirigeant National Sûreté Ferroviaire pour les situations ou événements susceptibles de générer une atteinte à la régularité et exigeant une coordination sûreté en amont ou durant le traitement opérationnel.

Le Dirigeant National Sûreté Ferroviaire constitue le niveau le plus élevé de l'astreinte Sûreté. Présent et disponible en permanence, 24h sur 24h, 7 jours sur 7, il assure l'interface et la coordination nationale en cas de crise pouvant avoir des implications de sûreté entre les différentes structures de décision opérationnelle, internes au Groupe Public Unifié, et en collaboration avec les structures de commandement des Entreprises Ferroviaires utilisatrices du RFN. Le DNSF assure un rôle de supervision et d'appui au PCNS et coordonne l'engagement des moyens Sûreté de SNCF, en complémentarité avec les ressources de l'Etat en situation de crise.

Il vérifie les informations et veille au bon déploiement des dispositifs sûreté nécessaires au traitement des incidents et à l'évaluation de leurs conséquences immédiates et potentielles (prise en charge de clients, plan de transport, médias, accidents, etc.)

2.1.3 La production et la gestion de crise

Le département « production et gestion de crise » coordonne les moyens à mettre en œuvre pour assurer les prestations des équipes opérationnelles de la Sûreté Ferroviaire, qu'elles interviennent en situation d'urgence ou dans le cadre d'opérations planifiées.

A cet effet, le Pôle Planification Opérationnelle et Production (POP) a une mission d'animation et de coordination des Directions de Zones Sûreté et de la Direction des Forces Projetable Spécialisées sur la production opérationnelle.

Il a notamment la charge de :

- Animer les DZS et piloter la production entre les clients, au regard des problématiques sûreté ;
- Coordonner les réponses sûreté adaptées à des besoins spécifiques ou dans le cadre d'événements d'ampleur ;
- Assurer l'interface avec les forces de l'ordre.

2.2. L'UNIVERSITÉ DE LA SÛRETÉ

L'Université de la Sûreté est l'organisme de formation chargé de dispenser la formation initiale et continue aux agents de la Sûreté ferroviaire, aux membres de la famille sûreté (DSA*, DSP*, DSE*, etc.), et plus largement aux agents des entités du groupe SNCF, ainsi qu'à tout opérateur qui en ferait la demande. Elle est certifiée QUALIOP1 et dispense plus de 20 000 heures de formation par an.

Elle s'appuie sur la compétence de ses formateurs dont l'enseignement repose sur des savoirs théoriques et des techniques d'intervention professionnelle. Les formations proposées sont en adéquation avec les problématiques opérationnelles rencontrées. Leur objectif est de poursuivre la délivrance d'une formation de qualité et de devenir le lieu de référence pour les formations relatives à la sûreté ferroviaire.

LA FORMATION INITIALE COMPREND 4 PHASES :



La durée de la formation est de 292 heures de cours et 12 semaines de stage opérationnel.

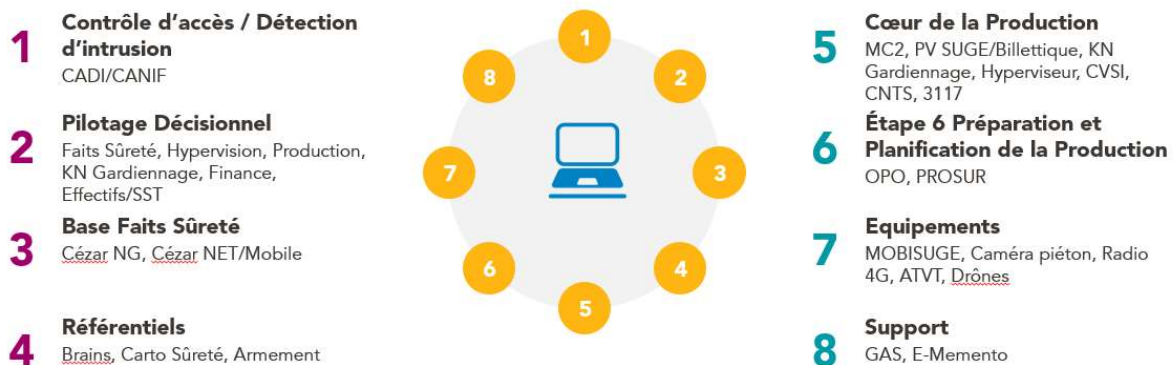
LA FORMATION CONTINUE

L'Université propose également des formations spécialisées qui permet aux agents opérationnels d'évoluer en toute sécurité dans l'environnement ferroviaire. Les thématiques indérogables sont le juridique métier, les techniques d'intervention professionnelles (TIS) et le tir.

2.3. APPLICATIONS MÉTIER ET PROJETS OPÉRATIONNELS

Le Service Interne de Sécurité SNCF est doté d'une équipe d'experts dédiée à la conduite de projets et d'expérimentations à forte dimension technique et/ou technologique pour apporter une réponse plus performante ou s'adapter à de nouveaux besoins opérationnels. Cette équipe s'attache également au maintien en condition opérationnelle des solutions de sécurisation techniques.

Son travail s'articule autour de 8 axes :



2.4. PARTENARIATS EXTERNES AVEC LES AUTORITÉS RÉGALIENNES

Le Service Interne de Sécurité SNCF travaille au quotidien avec ses clients mais également avec des partenaires régaliens et institutionnels, en opérationnel comme en fonctionnel.

L'objectif est de coordonner au mieux la stratégie et les opérations, partager les problématiques sûreté et les informations.

Dans cette optique de facilitation, la Sûreté Ferroviaire dispose d'un bureau des conseillers (trois cadres externes en détachement de leur administration et un interne). Ils sont chargés d'assurer la liaison entre les institutions partenaires et la SNCF, dans une logique d'amélioration permanente des partenariats. Ils apportent aussi une expertise technique spécifique. Leurs missions :

- Faire connaître les contraintes respectives pour toujours faciliter la coopération opérationnelle et la résolution d'enquête ;
- Faire comprendre les prérogatives et attentes des différents partenaires ;
- Apporter conseil et analyse auprès du directeur de la Sûreté, ainsi qu'aux Directeurs d'Établissement du groupe SNCF ;
- Renforcer le partage des bonnes pratiques comme celles définies par la Procédure d'Intervention en Milieu Ferroviaire (PIMF).



Des liens privilégiés avec l'Etat (Ministères de l'Intérieur et de la Justice, cabinet du ministre délégué auprès du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, chargé des transports, Cadres détachés de la Police, de la Gendarmerie et de la Magistrature) permettent à la Direction

de la Sûreté d'assurer la cohérence globale du système de sûreté ferroviaire.

Les coopérations sont diversifiées, telles :

- La Sûreté Ferroviaire et le Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN)/ Recherche Assistance Intervention Dissuasion (RAID) pour lutter contre le terrorisme ;
- Les forces projetables spécialisées pour protéger les convois militaires ;
- Les Douanes et la Sûreté Ferroviaire pour limiter le sentiment d'insécurité des voyageurs et la commission de certains trafics illicites ;
- La PIMF pour appréhender les rôles de chacun et faciliter leur coopération pour traiter les incidents dans les meilleurs délais ;
- Les partenaires régaliens et la Sûreté Ferroviaire pour lutter contre les tags et tester les chaînes d'alerte et les dispositifs d'intervention pour toujours plus de coordination en cas de situation de crise ;
- La Police Nationale et la SNCF pour accélérer la transmission de l'information ont respectivement mis à disposition dans leur centre de commandement :
 - Un opérateur du Service National de la Police Ferroviaire (SNPF)
 - Un opérateur du Centre National de Sûreté Ferroviaire (CNSF)
 - Des agents du PCNS affectés au Centre de Coordination Opérationnel de Sécurité dans les transports franciliens à la Préfecture de Police de Paris (Cecos)

Les partenaires sont multiples, parmi lesquels : l'Unité de Coordination et Sécurisation dans les Transports en Commun (UCSTC), la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects (DGDDI), le Service National de la Police Ferroviaire (SNPF), la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale (DGGN), la Sous-Direction Régionale de la Police des Transports (SDRPT), le Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), la RATP, les organismes professionnels et institutions dédiées (par exemple l'Union des Transports Publics ou encore l'Union Internationale des Chemins de Fer).

2.5. L'OBSERVATOIRE DES FAITS SÛRETÉ

L'Observatoire a pour mission de mettre en relief, à partir des données extraites de l'outil CÉZAR (Connaissance et Évolutions des Zones À Risques), les faits Sûreté recensés au sein des emprises ferroviaires, afin de suivre les évolutions de la délinquance. Ces recherches permettent de réaliser des analyses détaillées, en intégrant une dimension statistique pour une véritable valorisation des données.

L'Observatoire a pour objectif d'analyser l'environnement sûreté sur tout le territoire national, en s'assurant de la cohérence des données en sa possession. Une fois les éléments utiles identifiés puis l'étude réalisée, l'Observatoire va pouvoir dresser un bilan de malveillance et établir les différents

profils de délinquance, sur un secteur et une période donnée. Il sera par la suite en mesure de répondre aux demandes des différents acteurs sûreté, souhaitant réaliser d'éventuels diagnostics.

2.6. LA PLAQUE CÉZAR

La plaque CÉZAR joue un rôle bien défini au sein de la Sûreté Ferroviaire : celui de collecter et mettre en relief toutes les informations liées à un fait sûreté commis au sein des emprises ferroviaires. Les analystes, au cœur de la saisie, jouent un rôle prépondérant dans le traitement des données et leur analyse.

La plaque CÉZAR Ile-de-France, soutenue par des opérateurs en renfort sur le territoire national, doit par conséquent s'adapter et faire face à cet environnement en évolution permanente. Une fois l'acte CÉZAR saisi, celui-ci peut servir de preuve admissible devant un tribunal, notamment dans le cadre d'une poursuite ou bien lors d'un dédommagement pour un bagage oublié.

2.7. MÉTIER : SANTÉ, SÉCURITÉ ET DÉONTOLOGIE

Le département santé, sécurité et métier est l'entité de la Direction de la Sûreté SNCF chargée :

- De définir la doctrine d'emploi des agents du Service Interne de Sécurité SNCF. A ce titre, il rédige les notes de service et référentiels nationaux afférents aux métiers et soutient les managers dans leur déclinaison ;
- De contrôler le respect des procédures par la réalisation d'audits (métier, armement, sécurité des sites, etc.) ;
- D'assurer le respect du code de déontologie des agents du Service Interne de Sécurité SNCF par la réalisation d'enquêtes et la formulation de préconisations, et de veiller au respect des conditions de maintien au sein du service ;
- De suivre l'accidentologie des agents du Service Interne de Sécurité SNCF et de formuler des préconisations ;
- De gérer les contrats nationaux liés à la tenue et à l'armement ;
- D'assurer le suivi des détentions et autorisations de port d'armes ;
- De vérifier les conditions d'entretien et de stockage de l'armement ;
- D'assurer la maîtrise d'ouvrage des outils et solutions digitales nécessaires aux agents du Service Interne de Sécurité SNCF.

3. LES PRESTATIONS DU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ SNCF

3.1. PRÉSENTATION

La sécurité des citoyens est de la responsabilité de l'Etat. C'est la mission des services publics de sécurité que sont la Police et la Gendarmerie Nationale.

En complément ou en collaboration avec l'Etat, dans une logique de continuum de sécurité et afin de répondre aux besoins exprimés par les citoyens, d'autres acteurs y concourent activement :

- Les forces militaires ;
- Les services de la Douane ;
- Les polices municipales ;
- Les activités privées de sécurité ;
- Les services internes de sécurité d'entreprises.

A ce titre, le Service Interne de Sécurité SNCF est chargé, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sûreté des personnes et des biens, de protéger les personnels et le patrimoine ferroviaire des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des entreprises de transport ferroviaire utilisatrices du réseau ferré national et des titulaires d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliées au réseau ferré national. D'une façon générale, il est chargé de veiller au bon fonctionnement du service ferroviaire.

L'activité du Service Interne de Sécurité SNCF résulte d'une série de dispositions du code des transports :

- Les articles L.2251-1, L.2251-1-1, L.2251-1-3, L.2251-2 à L.2251-5, L.2251-7, L.2251-9 qui précisent, dans le cadre de son rôle de prévention, les missions du Service Interne de Sécurité SNCF ;
- Les articles L.2241-1, L. 2241-2, L. 2241-5, L. 2241-6 qui attribuent au Service Interne de Sécurité SNCF précité certains pouvoirs de police judiciaire.



3.2. LES PRESTATIONS

3.2.1 Liste des prestations par typologie de clients

	Prestations	Gestionnaire d'infrastructure	Gestionnaire d'installation de service	Exploitants ferroviaires	Titulaire d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire	Autorité Organisatrice
A	Surveillance du patrimoine et des bâtiments	X	X	X	X	X
B	Surveillance des lieux de stockage	X				
C	Surveillance des lignes et installations ferroviaires	X				
D	Surveillance des gares		X	X		X
E	Surveillance des ateliers et technicentre	X		X		X
F	Surveillance du transport de marchandises classiques et sensibles			X		
G	Surveillance des trains de transport de marchandises dangereuses			X		
H	Surveillance des emprises de commerce et de service			X	X	X
I	Surveillance des services ou commerces			X	X	X
J	Sécurisation des trains à quai (départ, arrivée et arrêt en gare)			X		X
K	Accompagnement des trains sur le territoire national			X		X
L	Sécurisation des rames en crochet gare ou sur site de remisage			X		X
M	Appui aux accueils embarquements			X		X
N	Appui aux opérations de lutte anti-fraude			X		X
O	Traitement des situations de crise dans les grandes agglomérations			X		X

3.2.2 Détail des prestations

A) SURVEILLANCE DU PATRIMOINE ET DES BÂTIMENTS

Cette prestation a pour objectif de protéger le patrimoine mobilier et immobilier du client et de lutter, notamment, contre les vols, tags, dégradations, intrusions.

Elle consiste à réaliser des actions telles que des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Cette prestation concerne les bâtiments, les différentes installations relevant du patrimoine ferroviaire et les installations nécessaires à l'exploitation du service ferroviaire.

Ces missions peuvent s'effectuer à l'initiative du Service Interne de Sécurité SNCF, de jour comme de nuit, pendant ou en dehors des heures de présence des personnels affectés ou travaillant dans les installations.

B) SURVEILLANCE DES LIEUX DE STOCKAGE

Cette prestation vise à lutter notamment contre les vols de câble, tags, dégradations, jets et dépôts d'objets, intrusions, actes de sabotage, etc.

Elle consiste à réaliser des actions telles que des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Cette prestation concerne les lieux de stockage : parcs caténaire, parcs à cuivre, parc Télécom, ...

Ces missions peuvent s'effectuer à l'initiative du Service Interne de Sécurité SNCF, de jour comme de nuit, pendant ou en dehors des heures de présence des personnels affectés ou travaillant dans les installations.

C) SURVEILLANCE DES LIGNES ET INSTALLATIONS FERROVIAIRES

Cette prestation vise à lutter notamment contre les vols de câble, tags, dégradations, jets et dépôts d'objets, intrusions, actes de sabotage, etc.

Elle consiste à réaliser des actions telles que des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Cette prestation concerne les voies ferrées, aiguillages, infrastructures de signalisation, d'alimentation électrique et installations techniques en ligne (en exploitation, en projet propre ou en chantier). A titre de précision, le champ d'application couvre le RFN en cours d'exploitation et les lignes et installations ferroviaires qui peuvent être en cours de travaux et ne peuvent pas être exploitées commercialement par les entreprises ferroviaires.

Ces tournées sont organisées de façon aléatoire ou déterminées en fonction de la nécessité et des informations sûreté recensées, et en accord avec le gestionnaire d'infrastructure concerné.

Ces missions peuvent s'effectuer à l'initiative du Service Interne de Sécurité SNCF, de jour comme de nuit, pendant ou en dehors des heures de présence des personnels affectés ou travaillant dans les installations.

D) SURVEILLANCE DE GARE

Cette prestation vise à sécuriser les personnes et à prévenir la commission d'infractions ou d'actes d'incivilité.

Cette prestation consiste en la présence visible en gare d'une équipe du Service Interne de Sécurité SNCF, attentive, vigilante. Cette prestation peut également s'exercer en dehors des heures d'ouverture de la gare, afin de lutter plus particulièrement contre les intrusions, les dégradations, les vols, etc.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent en gare et sur les quais (hors stationnement et passage) ;
- Gérer si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la clientèle ou entre voyageurs ;
- Exercer une vigilance renforcée pour les bagages abandonnés dans la gare ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Procéder à l'injonction de sortir des emprises ;
- Interpeller les auteurs de crimes ou de délits flagrants punis d'emprisonnement, de droit commun ou à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police.

E) SURVEILLANCE DES ATELIERS ET DES TECHNICENTRES

Cette prestation vise à lutter contre les vols, tags, dégradations, intrusions, actes de sabotage, ...

Cette prestation concerne les ateliers et centres de réparation et d'entretien.

Elle consiste à réaliser des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Ces missions peuvent s'effectuer à l'initiative du Service Interne de Sécurité SNCF, de jour comme de nuit, pendant ou en dehors des heures de présence des personnels affectés ou travaillant dans les installations.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Exercer une vigilance renforcée dans le cadre de Vigipirate ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police.

F) SURVEILLANCE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES CLASSIQUES ET SENSIBLES

Cette prestation vise à sécuriser le personnel, le matériel et les marchandises transportées avant le départ du train, pendant les arrêts programmés et à l'arrivée afin de lutter contre les vols, les dégradations, les actes de malveillance ou encore les pénétrations en cabine de conduite, etc.

Elle consiste à réaliser des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Dans les cas de marchandises sensibles (tabac, voitures, alcool, marchandises diverses sujettes à convoitise), cette prestation peut consister en l'accompagnement des trains et/ou en la sécurisation des transports en véhicule de service. Ces actions viseront plus particulièrement les actes de malveillance sur le matériel ainsi que les vols et dégradations sur les marchandises transportées.

Ces missions peuvent s'effectuer, de jour comme de nuit, de façon aléatoire avant le départ du train, pendant les arrêts programmés et à l'arrivée. L'accompagnement ou la sécurisation en véhicule de service peut s'effectuer sur une partie ou la totalité du parcours.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent de manière dissuasive au départ, lors des arrêts ou à l'arrivée ;
- Réaliser des accompagnements de train et/ou des sécurisations depuis la voie publique en véhicule de service ;
- Réaliser une inspection visuelle du convoi et assurer la sécurisation du personnel ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police.

G) SURVEILLANCE DES TRAINS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Cette prestation vise à prévenir les dégradations et actes de malveillance sur le matériel, ainsi que les vols des matières dangereuses pendant le transport, etc.

Elle consiste à réaliser des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Cette prestation concerne le transport des matières dangereuses : matières et objets explosibles, gaz, liquides et solides inflammables, matières comburantes, peroxydes organiques, matières toxiques, matières infectieuses, matières radioactives, ...

Ces missions peuvent s'effectuer, de jour comme de nuit, de façon aléatoire avant le départ du train, pendant les arrêts programmés et à l'arrivée. L'accompagnement ou la sécurisation en véhicule de service peut s'effectuer sur une partie ou la totalité du parcours.

Cette prestation est réalisée conformément aux prescriptions du règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses sur le continent européen (RID).

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent de manière dissuasive au départ, lors des arrêts ou à l'arrivée ;
- Réaliser des accompagnements de train et/ou des sécurisations depuis la voie publique en véhicule de service ;
- Réaliser une inspection visuelle de la rame et assurer la sécurisation du personnel ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du transport ferroviaire ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police.

H) SURVEILLANCE DES EMPRISES DE COMMERCE ET DE SERVICES

Cette prestation vise à protéger les biens mobiliers et immobiliers du client dans ses emprises et de lutter, notamment, contre les vols, tags, dégradations, intrusions, etc.

Elle consiste à réaliser des tournées préventives, rondes, surveillances dynamiques ou statiques, visibles ou discrètes (surveillance en civil ou à l'aide de dispositifs vidéo).

Cette prestation concerne les personnels du client, les aménagements intérieurs et différentes installations, les marchandises éventuelles et installations nécessaires à l'exploitation de son commerce ou de son service. Ces missions peuvent s'effectuer sur sollicitation ou à l'initiative du Service Interne de Sécurité SNCF, de jour comme de nuit, pendant les heures de présence des personnels affectés ou travaillant dans les installations.

I) SURVEILLANCE DES SERVICES OU COMMERCES

Cette prestation vise à sécuriser les personnes et à prévenir la commission d'infractions ou d'actes d'incivilité.

Elle consiste en la présence, à l'intérieur ou à l'extérieur des locaux commerciaux ou de services, d'une équipe du Service Interne de Sécurité SNCF, attentive, vigilante et bienveillante. Elle peut également consister en une mission de prévention en dehors des heures d'ouverture de ces locaux, afin de lutter plus particulièrement contre les intrusions, les dégradations, les vols, etc.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent dans les emprises du client selon les termes de son autorisation d'occupation temporaire ;
- Gérer si besoin les situations conflictuelles entre les personnels du client et la clientèle ;
- Exercer une vigilance renforcée pour les bagages abandonnés dans les locaux du client ;
- Rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire dans les seuls champs d'application où la Police du Transport Ferroviaire a autorité, à savoir les parkings, non les commerces ;

- Procéder à l'injonction de sortir des emprises dans les seuls champs d'application où la Police du Transport Ferroviaire a autorité, à savoir les parkings, non les commerces ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police.

J) SÉCURISATION DES TRAINS À QUAÏ (AU DÉPART, À L'ARRIVÉE ET LORS DES ARRÊTS EN GARE)

Cette prestation vise à sécuriser les personnes et à prévenir la commission d'infractions ou d'actes d'incivilité.

Cette prestation consiste en la présence sur le quai d'une équipe du Service Interne de Sécurité SNCF - attentive, vigilante et bienveillante - lors des opérations de départ, d'arrivée et lors d'un arrêt en gare.

Cette prestation s'effectue lorsque le service commercial est engagé, c'est-à-dire lorsque le train est affiché à quai et/ou lorsque la circulation est accessible aux voyageurs.

Cette prestation prend la forme d'un cheminement par le Service Interne de Sécurité SNCF par l'intérieur des voitures et/ou le long du quai longitudinal, durant lequel les équipes du Service Interne de Sécurité SNCF procèdent à un examen visuel.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent sur le quai, à proximité des points de contrôles et/ou d'accès au train ;
- Gérer, si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la clientèle ;
- Exercer une vigilance renforcée pour les bagages abandonnés dans la rame et sur le quai ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Rappeler des règles aux auteurs d'incivilités ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Procéder à l'injonction de sortir du train et/ou des emprises et/ou à l'interdiction d'accéder au train ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police ;
- Appliquer les gestes métiers préventifs aux atteintes aux personnes et aux biens à l'embarquement : inspection visuelle du bagage, fouille et palpation de sécurité avec le consentement de la personne, dès lors qu'un arrêté préfectoral le prévoit.

K) ACCOMPAGNEMENT DES TRAINS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Cette prestation participe à assurer la sûreté des agents, des voyageurs et du matériel par une présence visible de l'équipe au cours du parcours. Elle vise également à prévenir la commission d'infractions ou d'actes d'incivilité.

Cette prestation consiste en la présence d'une équipe du Service Interne de Sécurité SNCF - attentive, vigilante et bienveillante - à bord d'un train de l'entreprise ferroviaire (EF) uniquement sur un parcours se trouvant sur le territoire national.

Cette prestation prend la forme de passages dans chaque voiture. L'équipe du Service Interne de Sécurité SNCF se déplace à l'intérieur du train en adoptant une attitude courtoise et rassurante. En cas de besoin, elle assiste le personnel de bord.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Gérer si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la clientèle ;
- Exercer une vigilance renforcée pour les bagages abandonnés dans la rame et sur le quai ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- Veiller au respect des consignes de sécurité en cas d'arrêt en pleine voie ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Procéder à l'injonction de sortir du train et à l'interdiction d'accéder au train ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police à l'arrivée du train ou lors d'un arrêt en gare ;
- Dissuader les auteurs d'incivilités et les actes de délinquances.

L) SÉCURISATION DES RAMES EN CROCHET GARE OU SUR SITE DE REMISAGE

Cette prestation vise à :

- Assurer la sûreté du matériel lors du stationnement pendant le crochet gare ou lors du remisage de la rame sur son lieu de garage (lutte contre les tags) ;
- Appliquer les dispositions du plan Vigipirate ;
- Dissuader les auteurs d'incivilités et les délinquants ;
- Le cas échéant s'assurer de la fermeture des portes des cabines de conduite.

Cette prestation consiste à réaliser des tournées préventives sur les quais ou sur les sites de remisage des rames pour éviter toutes dégradations du matériel, intrusions, vols ou squats.

Elle prend la forme d'un cheminement par le Service Interne de Sécurité SNCF :

- Dans les lieux de remisage : depuis les pistes et itinéraires ou à l'intérieur des voitures en procédant à une inspection visuelle de la rame ;
- En gare : par l'intérieur des voitures et/ou le long du quai longitudinal.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent sur le quai ;
- Réaliser des remontées de la rame pendant le stationnement ;
- Exercer une vigilance renforcée pour les bagages abandonnés dans la rame et sur le quai ;
- Rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Procéder à l'injonction de sortir du train et à l'interdiction d'accéder au train ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police.

Ces missions peuvent s'effectuer à l'initiative du Service Interne de Sécurité SNCF, de jour comme de nuit, pendant ou en dehors des heures de présence des personnels affectés ou travaillant dans les installations.

M) APPUI AUX ACCUEILS EMBARQUEMENTS

Cette action vise à prévenir la commission d'infractions ou d'actes d'incivilité.

Cette prestation consiste à assister les agents effectuant un accueil-embarquement ou un filtrage des voyageurs pour lesquels l'accès aux trains est conditionné par la possession d'un titre de transport.

Elle débute avant que le service commercial soit engagé : l'équipe du Service Interne de Sécurité SNCF est mise à disposition avant que le train soit affiché et accessible aux voyageurs.

La prestation prend la forme de la présence d'une équipe du Service Interne de Sécurité SNCF - attentive, vigilante et bienveillante - à proximité du personnel de l'EF cliente accueillant les voyageurs sur le quai du train concerné par l'opération d'accueil.

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent sur le quai, à proximité des agents effectuant un accueil embarquement ;
- Gérer si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la clientèle ;
- Exercer une vigilance renforcée pour les bagages abandonnés dans la rame et sur le quai ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Rappeler des règles aux auteurs d'incivilités ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Procéder à l'injonction de sortir du train et/ou des emprises et/ou à l'interdiction d'accéder au train ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de Police ;

- Appliquer les gestes métiers préventifs aux atteintes aux personnes et aux biens à l'embarquement : inspection visuelle du bagage, fouille et palpation de sécurité avec le consentement de la personne, dès lors qu'un arrêté préfectoral le prévoit.

La prestation sera mise en place pour un point d'accueil embarquement donné (tête de quai par exemple). Lorsque l'accès à un train comportera plusieurs points d'accueil embarquement (ex : tête de quai + passage souterrain), il sera nécessaire - d'entente avec le client - d'avoir recours à autant de prestations que de points d'accueil embarquement.

N) CONTRIBUTION À UNE OPÉRATION DE LUTTE ANTI-FRAUDE

Cette prestation vise à sécuriser les personnes et à prévenir la commission d'infractions ou actes d'incivilité par la présence visible des agents du Service Interne de Sécurité SNCF lors d'opérations de lutte anti-fraude.

Cette prestation pourra être réalisée dans les gares et dans les trains, en appui du personnel du transporteur effectuant les opérations de lutte anti-fraude.

Elle pourra être réalisée en partenariat avec les entités régaliennes (Police et Gendarmerie).

Cette prestation comprend les actions suivantes :

- Être présent en gare, sur les quais ou dans les trains en appui du personnel procédant aux opérations de lutte anti-fraude ;
- Gérer, si besoin les situations conflictuelles entre les agents et la clientèle ou entre clients ;
- Exercer une vigilance renforcée dans le cadre du plan Vigipirate (bagages, colis abandonnés, etc.) ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Rappeler les règles aux auteurs d'incivilités ;
- Constater par procès-verbal les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ;
- Procéder à l'injonction de sortir du train et/ou des emprises et/ou à l'interdiction d'accéder au train ;
- Interpeller les auteurs de délits et crimes de droit commun et à la Police du Transport Ferroviaire et les remettre aux autorités de police ;
- Appliquer les gestes métiers préventifs aux atteintes aux personnes et aux biens à l'embarquement : inspection visuelle du bagage, fouille et palpation de sécurité avec le consentement de la personne, dès lors qu'un arrêté préfectoral le prévoit.

O) TRAITEMENT DES SITUATIONS DE CRISE DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

Ces prestations sont ouvertes aux entreprises ferroviaires de voyageurs et aux Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Des dispositifs particuliers peuvent être proposés dans les grandes agglomérations pour faciliter la gestion des situations perturbées, pouvant générer notamment des flux importants de voyageurs.

3.3. LES POUVOIRS ET PRÉROGATIVES DES AGENTS DU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ SNCF

Les textes applicables permettent aux agents du Service Interne de Sécurité SNCF :

- D'intervenir au bénéfice des acteurs mentionnés à l'article L.2251-1-1 al. 1 du code des transports ;
- De constater par procès-verbaux les infractions à la Police du Transport Ferroviaire et guidé ainsi que certaines infractions de droit commun (outrage sexiste, vente à la sauvette, etc.)
- D'appréhender et mettre à disposition d'un officier de police judiciaire l'auteur d'un crime ou d'un délit flagrant puni d'une peine d'emprisonnement (articles 53 et 73 du code de procédure pénale). Dans le cadre d'une interpellation, les agents du Service Interne de Sécurité SNCF peuvent être amenés à exercer une contrainte, avoir recours au menottage ou aux entraves physiques (article 803 du code de procédure pénale) et à effectuer une palpation de sécurité (Cour de Cassation, Chambre Criminelle, 27 septembre 1988) ;
- De procéder au recueil ou au relevé d'identité et d'adresse d'un contrevenant (articles L.2241-2 du code des transports et 529-4 du code de procédure pénale) ;
- De procéder à la saisie de marchandises proposées à la vente sans autorisation dans les emprises et véhicules ferroviaires (article L.2241-5 du code des transports) ;
- De procéder à des injonctions de descendre du train, à des injonctions de sortir des emprises ou à des interdictions d'accès à bord, à l'encontre des auteurs d'infractions et des personnes refusant de se soumettre à des mesures de sûreté (article L.2241-6 du code des transports), en recourant si nécessaire à la contrainte ;
- De procéder à l'inspection visuelle des bagages avec le consentement de l'intéressé (articles L. 2251-9 du code des transports et L. 613-2 du code de la sécurité intérieure) ;
- De procéder à des fouilles des bagages avec consentement de l'intéressé (articles L. 2251-9 du code des transports et L. 613-2 du code de la sécurité intérieure) ;
- De réaliser des palpations de sécurité administratives, avec consentement de l'intéressé sous couvert d'un arrêté préfectoral spécifique (articles L. 2251-9 du code des transports et L. 613-2 du code de la sécurité intérieure) ;
- De réaliser des missions de sécurisation en civil armé selon les modalités définies par le décret n°2019-726 du 9 juillet 2019 relatif aux dispositions des titres IV, V et VI du livre II de la deuxième partie réglementaire du code des transports et comportant diverses dispositions relatives à la sûreté des transports ;

- De déposer plainte au nom des clients, à condition que ces derniers aient donné au préalable mandat aux agents du Service Interne de Sécurité SNCF pour déposer plainte en leur nom pour les crimes et délits flagrants visant leurs biens, dont ils seraient victimes. Ce mandat est formalisé par la signature du contrat de prestation de sûreté figurant en annexe 1 ;
- D'avoir recours à de la cyno-défense. La présence d'un conducteur et de son chien de défense peut influencer positivement sur le sentiment de quiétude régnant dans l'équipe et constituer une force de dissuasion et de protection efficace face aux auteurs d'infraction. Au sein de l'équipe il constitue une alternative à l'usage d'une arme. Le chien de défense du Service Interne de Sécurité SNCF est sélectionné et dressé pour participer à la protection des personnes et à la défense des biens ;
- D'utiliser des caméras-piétons : Le Service Interne de Sécurité SNCF peut équiper ses agents de caméras individuelles afin, notamment, de prévenir la survenance d'incidents au cours de leurs interventions (Article L.2251-4-1 du code des transports) ;
- D'utiliser des véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilité de passage. Le véhicule de service du Service Interne de Sécurité SNCF est considéré comme véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilité de passage (ART. R. 311-1 du Code de la route) ; il est équipé d'avertisseurs sonores (timbres spéciaux : 3 tons cf. R.313-34 du code de la route) et lumineux (feux spéciaux à éclats : gyrophare bleu cf. R.313-27 du code de la route) sur autorisation préfectorale.

En revanche, le cadre légal et réglementaire des agents du Service Interne de Sécurité SNCF ne leur permet pas de :

- Pratiquer des enquêtes de police judiciaire en vue de rechercher, appréhender et traduire l'auteur d'une infraction devant la juridiction compétente ;
- Assurer des missions de maintien de l'ordre ;
- Intervenir dans les conflits sociaux (internes et externes) ;
- Relever des infractions à la Police des Transports Ferroviaires (PDTF) qu'ils n'ont pas eux-mêmes constatées.

3.4. MODALITÉS D'INTERVENTION DES AGENTS DU SERVICE INTERNE DE SÉCURITÉ SNCF

Les agents du Service Interne de Sécurité SNCF interviennent selon les modalités suivantes :

- Ils assurent un programme de prestations défini en avance en réponse aux demandes des clients correspondant aux besoins Sûreté évalués et aux contrats liant le Service Interne de Sécurité SNCF à ses clients ;
- Ils interviennent sur appel du PCNS (à la demande d'un agent, d'un voyageur, via des dispositifs d'alerte, des Forces de l'Ordre via leur Poste de Commandement ou du personnel

d'un client) pour gérer une situation conflictuelle susceptible de porter atteinte à la bonne exécution du service ou faire cesser une infraction ;

- Ils interviennent de leur propre initiative pour faire cesser les infractions dont ils sont témoins ou qui leur sont signalées par la clameur publique. Selon la nature des faits, les agents peuvent procéder à l'interpellation des auteurs (article 73 du code de procédure pénale) ou à leur verbalisation (article L. 2241-1 du code des transports).

Par principe, les agents du Service Interne de Sécurité SNCF exercent leur mission en tenue d'uniforme (article L.2251-3 du code des transports) dans les emprises et véhicules ferroviaires.

Dans certaines conditions définies par le code des transports, les agents peuvent être dispensés du port de la tenue (articles R.2251-31 à R.2251-34 du code des transports), ou être autorisés à intervenir sur la voie publique (articles R.2251-28 à R.2251-30 du code des transports). Les agents du Service Interne de Sécurité SNCF sont programmés en tenue d'uniforme ou en civil en fonction des besoins identifiés.

3.5. COMPOSITION DES ÉQUIPES

L'environnement, le contexte ferroviaire et extérieur, les jours et heures d'intervention, font l'objet d'un examen attentif pour chaque mission. Ces différents éléments doivent être analysés par les DZS pour déterminer la constitution de l'équipe de façon qu'elle puisse assurer pleinement son rôle de dissuasion tout en assurant sa propre sécurité. La composition des équipes peut donc évoluer en fonction des événements sûreté (Vigipirate, événementiel, etc.).

A minima, et hors mission de reconnaissance, une équipe peut être composée de deux agents.

3.6. CONDITIONS D'EXERCICE

Les agents opérationnels composant le Service Interne de Sécurité SNCF doivent notamment respecter les conditions suivantes pour exercer leurs missions :

- Être apte physiquement à exercer le métier d'agent du Service Interne de Sécurité SNCF ;
- Ne pas avoir fait l'objet de condamnation inscrite au bulletin N°2 du casier judiciaire et ne pas avoir commis d'actes contraires à l'honneur, à la probité, les bonnes mœurs, la sécurité des personnes et des biens, éventuellement mentionnés dans les fichiers informatisés des autorités (article L.2251-2 du code des transports) ;
- Pouvoir bénéficier d'une autorisation individuelle de port d'arme, délivrée par l'autorité administrative compétente, renouvelée tous les 5 ans après une nouvelle enquête administrative ;

- Avoir suivi une formation initiale de 12 semaines, sanctionnée par un examen éliminatoire, comprenant des modules d'enseignement général reprenant notamment :
 - Les fondamentaux Métier en matière de droit pénal ;
 - Des modules d'enseignement pratique couvrant les techniques d'intervention et le tir ;
 - Une formation aux risques ferroviaires.

A titre de précision, comme le prévoit la loi n°2016-339 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 dite loi « Savary », la formation initiale et continue des agents du Service Interne de Sécurité SNCF est fixée dans un cahier des charges défini par arrêté conjoint du ministre de l'Intérieur et du ministre chargé des transports du 28 septembre 2016 ;

- Être assermenté (article L.2241-1 du code des transports) pour constater les infractions à la Police du Transport Ferroviaire ou guidé ;
- Être agréé par le Procureur de la République pour procéder à des relevés d'identité (article 529-4 II du code de procédure pénale) ;
- Être agréé par l'autorité administrative compétente afin de pouvoir exercer des missions en civil ;
- Être porteur d'une carte professionnelle ;
- Respecter les règles de confidentialité et le code de déontologie applicables au Service Interne de Sécurité SNCF.

En application de l'article L. 4121 du code du travail, qui détaille les mesures s'imposant à l'employeur pour assurer la santé et la sécurité au travail, le Service Interne de Sécurité SNCF veille à ce que le personnel employé pour la réalisation des prestations fournies se conforme aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation. Il s'assure également que son personnel a toutes les connaissances requises dans ces domaines

Selon les règles de coactivité reprises dans le protocole de coordination, les clients doivent fournir tous les éléments nécessaires (matériels, environnement de travail, etc.) afin de permettre aux agents du Service Interne de Sécurité SNCF d'exercer leurs missions en toute sécurité. Chaque protocole est revu annuellement.

3.7. Les causes d'exonération de réalisation des prestations

Le Service Interne de Sécurité SNCF peut être contraint de ne pas exécuter sa prestation en cas de force majeure ou d'événements assimilés. Tel est le cas notamment :

- En cas de demande expresse de l'autorité publique, conformément aux dispositions du premier alinéa à l'article R.2251-55 du code des transports ;
- En cas de demande expresse des services d'incendie ou de secours.

- Pour assurer, au regard des nécessités de l'intérêt général et du service public, des missions bénéficiant l'ensemble des acteurs du système ferroviaire.

Le Service Interne de Sécurité SNCF pourra dévoyer ou retirer une équipe initialement programmée par ordre du PCNS, l'engager sur un autre secteur uniquement pour répondre à un besoin d'urgence sûreté. Réciproquement les clients pourront voir engagées à leur profit des équipes du Service Interne de Sécurité SNCF non initialement commandées, pour répondre à une urgence sûreté.

En cas de suppression programmée ou inopinée d'une prestation commandée, le Service Interne de Sécurité SNCF étudiera les alternatives permettant de maintenir la prestation. A défaut, le Service Interne de Sécurité SNCF proposera aux clients un report et la reprogrammation de la prestation ou la non-facturation.

En effet, la commande formalisée par type de prestation ne remet pas en cause la capacité de réactivité du Service Interne de Sécurité SNCF devant les faits ou événements qui, par leur caractère imprévisible ou leur gravité, justifient son intervention. Les écarts constatés entre les prestations commandées et celles réalisées sont commentés lors des réunions de suivi du contrat et font l'objet, s'il y a lieu, d'une régularisation.

4. PROCESSUS DE CONTRACTUALISATION ET DE COMMANDE

4.1. UNE STRUCTURE DÉDIÉE AUX CLIENTS : LA DIRECTION CLIENT, MARKETING ET COMMUNICATION (CMC)

4.1.1 Missions et organisation de la Direction

En amont de toute relation contractuelle et commande, CMC, en tant que Guichet Sûreté, est la porte d'entrée des clients gestionnaires d'infrastructure, exploitants d'installations de service, entreprises assurant des services de transport ferroviaire de voyageurs, entreprises assurant des services de transport ferroviaire de marchandises, titulaires d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliées au réseau ferré national, et aux AOM souhaitant sécuriser leurs personnels et clients, leurs circulations, leurs installations et patrimoine.

CMC présente aux clients potentiels le contenu de l'offre sûreté portée par la Direction de la Sûreté SNCF, les prestations proposées et adaptées à chacun, en tenant compte des particularités de leurs offres commerciales et de l'analyse de la délinquance sur leur périmètre.

CMC a ainsi pour mission de :

- Présenter aux clients potentiels l'offre de service du Service Interne de Sécurité SNCF ;
- Conseiller et informer les clients en participant à l'analyse de leurs besoins ;
- Proposer aux clients une offre de service adaptée à leurs besoins ;
- Garantir un traitement équitable et non discriminant des demandes ;
- Garantir la confidentialité des informations ;
- Finaliser les contrats ;
- S'assurer que les demandes de prestations sont dûment prises en compte lors du processus annuel de production des DZS ;
- Assister les clients dans les procédures de facturation et de paiement ;
- Recevoir et instruire les réclamations.

4.1.2 Le Site internet

La Direction de la Sûreté publie son offre de service sur un site Internet dédié ouvert à l'ensemble des clients et prospects : <http://www.surete-ferroviaire.sncf.com/>

OBJET DU SITE

Il contient notamment le document de référence et de tarification des prestations de sûreté de l'horaire de service applicable et, dans les conditions définies dans le décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 le document de référence et de tarification des prestations de sûreté de l'horaire de service suivant.

Des actualités seront, le cas échéant, publiées sur le site.

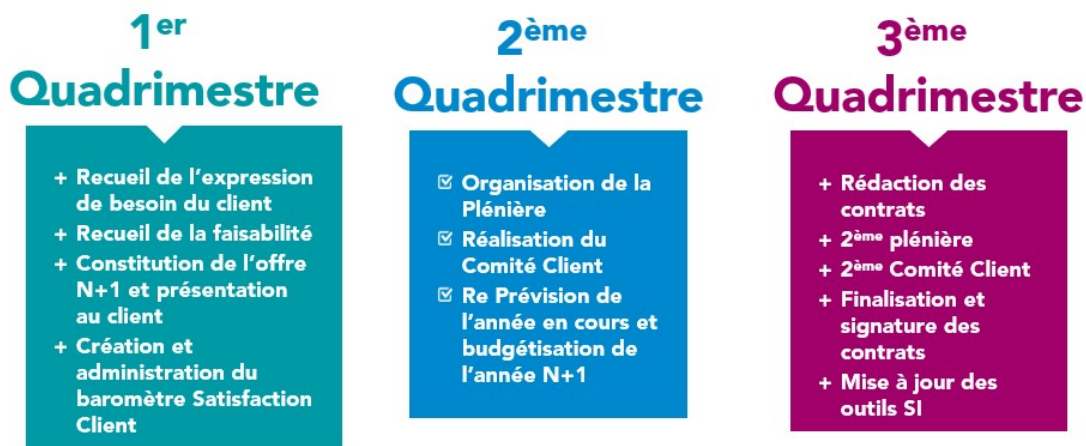
MISE À JOUR DU SITE

Conformément aux dispositions du décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 relatif aux conditions de fourniture des prestations de sûreté par les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et complétant la liste des décisions individuelles prises par le ministre chargé de la transition écologique, la publication du document de référence et de tarification des prestations de sûreté pour un même horaire de service donne lieu à plusieurs mises à jour sur le site <http://www.surete-ferroviaire.sncf.com/>

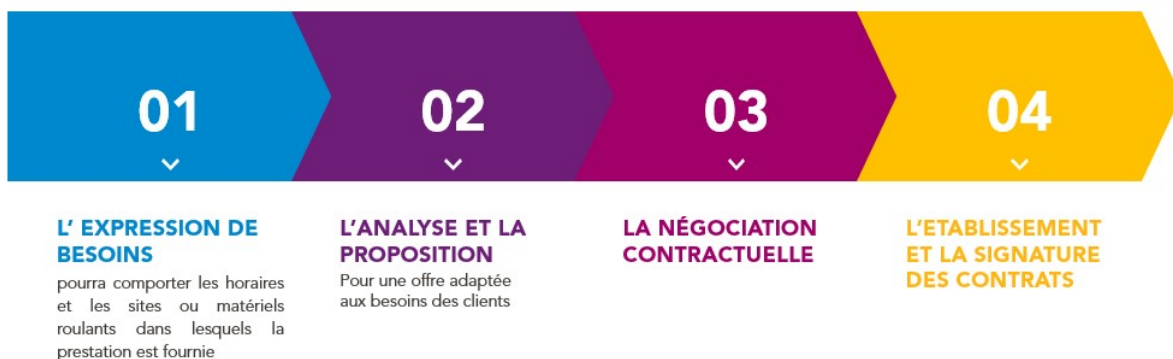
- Publication d'une version « pour avis » pour que les acteurs intéressés puissent leur faire part de leur avis. Les avis sont réputés favorables s'ils ne sont pas intervenus dans un délai d'un mois.
- Publication d'une version « projet » le cas échéant modifiée pour tenir compte des avis exprimés, accompagnée d'une mention précisant que le caractère exécutoire de la tarification est subordonné à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports
- Publication d'une version « applicable » faisant mention de l'avis n° n° 2023-055 de l'Autorité de régulation des transports en date du 21/11/2023. qui valide la tarification applicable à chacune des prestations régulées pour l'horaire de service concerné.

4.2. PHASES ET CALENDRIER DE CONTRACTUALISATION DE COMMANDE

Afin de garantir au mieux la prise en compte des commandes pour chacun des clients et la mise en place de l'offre de prestations sûreté la plus adaptée le Chargé d'Affaires/ Responsable Grand Compte respecte un calendrier strict au cours de l'année précédant le service annuel considéré (N-1) :



Le processus de contractualisation et de commande se déroule en 4 phases :



La Direction de la Sûreté assurera le meilleur traitement à toute commande présentée au-delà du délai fixé au 4.2.1 mais ne pourra garantir, passé cette échéance, sa prise en compte effective.

4.1.3 Expression de besoin

Les clients communiquent au Service Interne de Sécurité SNCF les éléments permettant de procéder à la qualification détaillée de ses besoins :

- Les éléments clients : dessertes, circulations, horaires, sites ou matériels roulants ;
- Les éléments d'organisation : personnel, patrimoine, localisation géographique de ces installations ;
- Les éléments sûreté qui permettent d'évaluer les risques auxquels ils sont confrontés notamment : historiques des faits sûreté, mesures de maîtrise des risques sûreté

déjà mises en œuvre (services utilisés, degré de satisfaction, besoins couverts et non couverts par ces services, ...).

Dès leur demande initiale, ou au cours des échanges précédant la contractualisation, les clients précisent les prestations qu'ils souhaiteraient voir réaliser par le Service Interne de Sécurité SNCF en précisant :

- Les secteurs (trains / gares / installations, etc.) à sécuriser ;
- La fréquence souhaitée ;
- Le type de prestations souhaitées.

L'expression de besoins est transmise à CMC au plus tard le 15 mars N-1, s'agissant des commandes à réaliser à compter de l'entrée en vigueur du Document de Référence Sûreté, pour sa période de validité.

4.1.4 Analyse du besoin et proposition d'offres

CMC traite chaque expression de besoins de clients en prenant en compte :

- Le cadre légal et réglementaire : il conviendra de s'assurer que le Service Interne de Sécurité SNCF peut réaliser les prestations demandées par le client au regard de ses prérogatives ;
- L'analyse sûreté : il conviendra de s'assurer de la cohérence des prestations demandées au regard des éléments sûreté des gares, trains, secteurs concernés ;
- La faisabilité au regard de la capacité de production du Service Interne de Sécurité SNCF et des moyens disponibles permettant de s'assurer de la réalisation de la commande.

Il est précisé que les motifs de refus total ou partiel seront communiqués et précisés aux clients. La Direction de la Sûreté présente à chaque client sa proposition d'offre au plus tard le 30 juin N-1.

4.1.5 Enregistrement des commandes

CMC envoie pour signature les contrats intégrant les bons de commandes précisant le volume d'heures agents, le nombre estimatif de prestations correspondantes et le prix.

4.1.6 Formalisation et signature des contrats

CMC accuse réception du contrat.

Le bon de commande est co-signé et vaut accord sur la commande et le prix.

Le contrat sera transmis au client au plus tard à la date de mise en vigueur de l'horaire de service (contrat type en annexe 1).

4.1.7 Adaptation des besoins et évolutions en cours de contrat

Le contrat prévoit la possibilité pour le client, au cours de la période de validité prévue, de présenter des commandes complémentaires susceptibles de générer un volume de prestations à réaliser supérieur au volume initial (adaptation programmée de la commande). Dans ce cas, les coûts supplémentaires générés devront être précisés au client. Un avenant au contrat sera rédigé par CMC et un bon de commande devra être transmis au client pour validation par apposition de sa signature.

La réalisation des prestations opérationnelles sera laissée à l'arbitrage de la Direction de la Sûreté en fonction du contexte sûreté et de la priorisation des prestations formulées dans le contrat par le client et ce, dans le respect du volume global commandé (adaptation opérationnelle de la commande). Les prestations commandées et programmées pourront être reportées ou annulées en fonction des évolutions des besoins sûreté des clients. Toute adaptation opérationnelle fera l'objet d'une information des clients.

Au cours de la période d'exécution du contrat et de réalisation des prestations, des instances de pilotage du volume prévisionnel assureront le suivi de la bonne exécution de la commande par le Service Interne de Sécurité SNCF. La périodicité et les supports de suivi seront contractuellement définis (cf. annexe 1).

5. TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ RÉGULÉES

5.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE TARIFICATION

La détermination des tarifs des prestations régulées repose sur le principe type « cost+ » intégrant la couverture des coûts réels estimés de production d'un opérateur efficace, complétée d'un bénéfice raisonnable. Ces coûts estimés de production sont des coûts complets, car ils recouvrent :

1. Les coûts directs de la prestation ;
2. Les coûts des compétences socle décrites en point 2 du présent document ;
3. Une quote-part de frais généraux.

5.2. PRIX DES PRESTATIONS DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE

Les coûts et les tarifs des prestations, fonction du volume de production, sont réactualisés chaque année sur base des derniers éléments comptables disponibles et des éléments prévisionnels connus dans le cadre du budget.

Les prestations sont fournies dans le cadre d'une commande préalable des clients qui se traduit par un volume d'heures prévisionnel nécessaire pour la réalisation des missions du Service Interne de Sécurité SNCF.

Les prestations sont décrites au point 3.2. du présent document de référence sûreté. L'unité d'œuvre et de tarification est l'heure produite par agent du Service Interne de Sécurité SNCF.

Afin de donner de la lisibilité pour les clients sur les volumes d'heures nécessaires aux interventions de sûreté qu'ils souhaitent commander, les chargés d'affaires de la Direction de la Sûreté pourront donner, à titre indicatif, une estimation de prix par prestation au moment de la commande, résultant de la multiplication des coûts d'une heure de production par le volume moyen d'heures d'intervention et le nombre moyen d'agents de sûreté intervenant selon la prestation et le lieu de réalisation.

Le taux horaire retenu pour l'horaire de service 2023 (du 11 décembre 2022 au 9 décembre 2023) est de : 92,38 €

6. FACTURATION

A titre exceptionnel, le présent document de référence des prestations de sûreté est publié dans sa version « projet » en 2023, après l'entrée en vigueur du service annuel auquel il se rapporte (du 11 décembre 2022 au 9 décembre 2023). Dans l'attente de la validation de la tarification par l'ART, la Direction de la Sûreté SNCF facture les prestations régulées des agents du Service Interne de Sécurité SNCF au dernier tarif validé par l'ART dans son avis 2022-046 du 07/07/2022, soit 83,18 € de l'heure.

Dès que l'ART aura émis son avis, le Service Interne de Sécurité SNCF procédera, selon le nouveau modèle validé par l'ART, à la régularisation de sa facturation du tarif horaire applicable aux heures produites et facturées depuis le 11 décembre 2022.

- Les prestations font l'objet d'une facturation mensuelle basée sur l'offre sûreté contractualisée et régularisée à l'échéance du contrat en fonction des prestations effectivement réalisées. La facturation est réalisée en fonction de la commande annuelle « saisonnalisée », avec régularisation, au quatrième trimestre, en fonction des heures réellement produites.
- Ainsi, dans l'hypothèse où le suivi de production démontrerait en fin de contrat que le Service Interne de Sécurité SNCF n'a pas réalisé la totalité des prestations de sûreté, le client ne se verra facturé que du montant des prestations effectivement réalisées, dès lors que cette non-réalisation est imputable au Service Interne de Sécurité SNCF.



7. POLITIQUE DE CONFIDENTIALITÉ

Le Service Interne de Sécurité SNCF s'engage à ne pas divulguer et à ne pas dévoiler sous quelque forme que ce soit, des informations confidentielles parce que protégées au titre du secret des affaires et qui leur sont communiquées par un exploitant de services de transport ou une autorité organisatrice, orale ou écrite et ce quel que soit le support.

L'Opérateur de Transport ou l'Autorité Organisatrice devra indiquer les informations qu'ils estiment couverts par le secret des affaires pour que le Service Interne de Sécurité SNCF soit tenu au respect de leur confidentialité.

On entend par information confidentielle :

- les éléments des Conventions signées avec ses Clients et les annexes qui relèvent du secret des affaires ou dévoilent des éléments de sécurité ;
- toute autre donnée ou information concernant les opérateurs de transport exploitant des lignes de réseau de transport public dont la communication conférerait à son destinataire un avantage indu pour l'exercice d'une activité d'exploitant de transport.

Toute autre donnée ou information dont la communication ou la divulgation conférerait à son destinataire un avantage indu dans le cadre des procédures de mise en concurrence relatives à une activité d'exploitant de service public de transport.

Le Service Interne de Sécurité SNCF établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique, mentionnées à l'article R. 2251-60 du code des transports, qui sont détenues par ses services, et dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi.

Le Service Interne de Sécurité SNCF prend toutes les mesures nécessaires pour garantir que son personnel amené à avoir connaissance des informations confidentielles dans le cadre de leurs missions, soient informés de cet engagement de confidentialité ainsi que du plan de gestion des informations confidentielles et en respectent la teneur. Elle s'assure également que ses prestataires respectent la confidentialité de ces informations.

L'obligation de confidentialité fait partie des règles de déontologie du Service Interne de Sécurité SNCF. Le client s'engage à respecter la confidentialité des données émises par le Service Interne de Sécurité SNCF, portées à la connaissance du Client et que ce dernier aura considéré comme confidentielles.

Ces données pourront relever notamment du secret des affaires du Service Interne de Sécurité SNCF ou liées à des enjeux de sécurité publique. A cet égard, le Client prendra toutes les mesures nécessaires pour garantir que ses employés, dirigeants, administrateurs, agents et prestataires amenés à avoir connaissance des informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cet engagement de confidentialité et en respectent la teneur.

ANNEXE

ANNEXE 1 : CONTRAT DRS



CONTRAT DE PRESTATIONS DE SÛRETÉ

FOURNIES EN APPLICATION DU DRS

2023

[NOM DU CLIENT]

Entre les soussignés :

[A compléter], société [anonyme / par actions simplifiée] au capital social de [A compléter] euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de [A compléter] sous le numéro [A compléter], dont le siège est situé [A compléter],

Représentée par [A compléter], agissant en qualité de [A compléter], dûment habilitée à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « **le Client** » ;

Et :

La **société nationale SNCF**, société anonyme au capital social de 1 000 000 000 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège est 2 place aux Etoiles à Saint-Denis (93200),

Représentée par **Jean-Claude Larrieu** agissant en qualité de Directeur Risques, Audits, Sécurité et Sûreté, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommé « **le Prestataire** » ou « **la SNCF** ».

Le Client et le Prestataire étant individuellement désignés une « **Partie** » et conjointement « **les Parties** ».

Vu le Code des transports et notamment ses articles L. 2251-1, L. 2251-1-1 et R. 2250-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2019-1585 du 30 décembre 2019 approuvant les statuts de la société nationale SNCF et portant diverses dispositions relatives à la société nationale SNCF et à la société mentionnée au c du 2° de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 ;

Vu l'avis n°2023-XXX de l'Autorité de Régulation des Transports en date du [A compléter] relatif au document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF Horaire de service du 11 décembre 2022 au 9 décembre 2023.

Vu le Certificat de Sécurité du Client en date du [A compléter] et la Licence d'Entreprise Ferroviaire du Client N° [A compléter]

Vu l'agrément de sécurité du Client en date du [A compléter]

Contenu

1	DEFINITIONS	50
2	OBJET DU CONTRAT	50
3	DOCUMENTS CONTRACTUELS	51
4	CHAMP D'APPLICATION	51
5	PERSONNEL EMPLOYÉ PAR LES PARTIES	51
6	OBLIGATIONS RELATIVES A LA DOCUMENTATION, AUX INFORMATIONS ET A L'ARCHIVAGE	52
6.1	Cadre d'application	52
6.2	Modalités de recours aux systèmes d'informations	53
7	LES PRESTATIONS	54
7.1	Les prestations socles (socle de services)	54
7.1.1	Veille sûreté	55
7.1.2	Partenariat institutionnel	55
7.1.3	Poste de Commandement National Sûreté (PCNS)	55
7.1.4	Dirigeant National Sûreté (DNSF)	56
7.2	Les prestations opérationnelles	56
7.2.1	Listes des prestations	56
7.2.2	Modalités d'exercice des prestations	57
7.2.3	Pouvoirs et prérogatives pouvant être mis en œuvre lors des prestations	57
8	PLANIFICATION, ADAPTATION ET PRIORISATION DES PRESTATIONS	59
8.1	Planification des prestations	59
8.2	Adaptation opérationnelle	60
8.3	Traitement des missions prioritaires	60
9	LA MODIFICATION DE LA COMMANDE	61
10	SUIVI DE PRODUCTION MENSUEL ET GOUVERNANCE	61
11	CONTACTS DES PARTIES	63
11.1	Contacts du Prestataire	63
11.1.1	Direction Clients Marketing & Communication	63
11.1.2	DZS	63
11.2	Contacts du Client	64
12	CONFIDENTIALITÉ	64

13	DONNEES A CARACTERE PERSONNEL	66
14	OBLIGATIONS EN MATIERE D'ETHIQUE, DE LUTTE CONTRE LA CORRUPTION ET LE TRAFIC D'INFLUENCE... 67	67
15	PRIX ET MODALITES DETAILLEES DE FACTURATION DES PRESTATIONS..... 68	68
15.1	Prix	68
15.2	Modalités de facturation.....	68
16	PRINCIPE DE PAIEMENT	69
16.1	Délais de paiement.....	69
16.2	Conséquence du défaut de paiement.....	69
17	REGLEMENT AMIABLE DES LITIGES LIES A LA FACTURATION..... 71	71
17.1	Première phase de règlement amiable.....	71
17.2	Deuxième phase de règlement amiable	71
17.3	Dernière phase de règlement amiable	72
18	RESPONSABILITE..... 72	72
18.1	Responsabilité de la SNCF vis-à-vis du Client.....	72
18.1.1	Conditions d'engagement de la responsabilité.....	72
18.1.2	Limites de la responsabilité	72
18.2	Responsabilité du Client vis-à-vis de la SNCF.....	72
18.2.1	Conditions d'engagement de la responsabilité.....	72
18.2.2	Limites de la responsabilité	73
18.3	Renoncations réciproques à indemnisation	73
19	ASSURANCE	73
20	FORCE MAJEURE ET ÉVÉNEMENTS ASSIMILÉS..... 74	74
21	CLAUSE DE SAUVEGARDE..... 75	75
22	AUTONOMIE DES CLAUSES	75
23	INTUITU PERSONAE ET CESSION	76
24	RENONCIATION	76
25	COMMUNICATION	76
26	ENTREE EN VIGUEUR ET VIE DU CONTRAT	76
26.1	Entrée en vigueur et fin du Contrat.....	76
26.2	Vie du Contrat.....	77
26.3	Suspension et résiliation du Contrat	77
27	LOI APPLICABLE	78
28	LITIGES..... 79	79

29 ÉLECTION DE DOMICILE 79

Préambule

Le Code des transports définit au travers des dispositions de l'article L. 2102-1 2°, les missions de la SNCF. Selon cet article, la SNCF a pour objet d'assurer : « des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. »

Selon l'article L. 2251-1 du Code des transports, la SNCF est autorisée à disposer d'un service interne de sécurité, chargé, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service.

Cette mission peut s'exercer :

- Dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire et routier (pour les services organisés en application du 2° de l'article L. 2121-3 du code des transports) et dans les véhicules de transport public de personnes qui y sont affectés.
- Chez les titulaires d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliées au réseau ferré national.
- Sur les sites d'interconnexion des réseaux de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens, dans les conditions exposées à l'article L. 2251-1-3 du code des transports.
- Sur la voie publique, dans les conditions exposées à l'article R. 2251-28 du code des transports.

Le service interne de sécurité SNCF réalise cette mission au profit des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des titulaires d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliées au réseau ferré national, des autorités organisatrices de transport ferroviaire, des entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national ainsi que de leurs personnels, à leur demande et dans un cadre formalisé.

Les Parties formalisent donc par le présent contrat les conditions de fournitures des prestations de sûreté, les modalités d'exécution et le prix de ces prestations.

En application de l'avis 2021-050 rendu par l'Autorité de régulation des transports le 30 septembre 2021, la SNCF a entrepris une démarche de refonte de l'offre relative aux prestations rendues par le service interne de sécurité.

A ce titre, le XX/XX/2023, la SNCF a saisi l'ART d'un projet de Document de Référence et de Tarification des Prestations de Sûreté pour l'horaire de service 2023. Conformément à l'article R. 2251-59 du Code des transports, cette saisine a été précédée d'une publication permettant aux acteurs intéressés de faire connaître leur avis.

C'est dans ces conditions que les Parties sont convenues de ce qui suit :

8. DÉFINITIONS

ART : Autorité de Régulation des Transports

CODIR : comité de direction

DZS : Direction de Zone Sûreté ;

Offre sûreté : Ensemble des prestations proposées par le Prestataire en réponse aux demandes exprimées du Client et accepté par le Client.

PCNS : Poste de Commandement National Sûreté ;

PDTF : Police du Transport Ferroviaire ;

RFN : Réseau Ferré National

9. OBJET DU CONTRAT

Le présent Contrat a pour objet de définir les prestations qui seront fournies par le Prestataire au Client et de préciser les modalités de cette fourniture en application du document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF.

En application de l'article R. 2251-55 du code des transports, les prestations de sûreté proposées par le Prestataire concourent à :

[A compléter]

Ces prestations sont réalisées par les agents du service interne de sécurité SNCF dans le respect du cadre légal et réglementaire applicable. A la signature des présentes, il s'agit notamment :

- Des dispositions du Livre II, Titres III, IV et V de la Deuxième partie de la partie législative du code des transports ;
- Des dispositions du Livre II, Titres III, IV et V de la Deuxième partie de la partie réglementaire du code des transports ;
- Des articles 28, 53, 73 et 529-3 et s. du code de procédure pénale.

10. DOCUMENTS CONTRACTUELS

Les documents contractuels précisés ci-après sont applicables à la présente relation contractuelle entre les Parties et sont classés par ordre d'applicabilité décroissante. L'ensemble est dénommé le "Contrat" :

1. Le présent Contrat de Prestations Sûreté,
2. Les annexes du Contrat, dont le bon de commande à cosigner ;
3. Le Document de référence et de tarification des prestations de Sûreté de la SNCF pour l'horaire de service 2023.

Les Conventions de partenariat Sûreté conclues entre les Directions de Zones de Production de SNCF Réseau (DZP) et les DZS, dès lors qu'elles sont signées par les Parties, constituent des annexes opérationnelles au présent contrat. En cas de contradiction, le présent contrat prévaut.

11. CHAMP D'APPLICATION

Les prestations objet du présent Contrat ne sont commandables et réalisables que sur le territoire français.

Elles sont exercées dans :

[Pour les Clients GI / EF / Exploitants d'installations de service / AOTF]

les emprises immobilières et les biens nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire et routier (pour les services organisés en application du 2° de l'article L. 2121-3) de personnes et de marchandises, ou à leurs abords immédiats.

[Pour les clients titulaires d'une convention d'occupation du DPF]

dans les espaces objet de la convention d'occupation dont est titulaire le Client, ainsi que dans les emprises immobilières nécessaires à l'exploitation des services de transport ferroviaire et routier (pour les services organisés en application du 2° de l'article L. 2121-3) de personnes et de marchandises accessibles aux agents, aux clients ou biens du Client.

12. PERSONNEL EMPLOYÉ PAR LES PARTIES

Le Prestataire veille à ce que les agents du service interne de sécurité SNCF se conforment aux exigences des règles de sécurité et d'exploitation. Le Prestataire s'assure que son personnel possède les connaissances requises sur les circulations et les matériels qui font l'objet des services fournis par le Client.

Les agents du service interne de sécurité SNCF sont formés aux risques ferroviaires et habilités à circuler dans les emprises.

Ils réalisent leurs tâches conformément au protocole de coordination prévu à l'article 8 du décret n° 2019-1585 du 30 décembre 2019 approuvant les statuts de la société nationale SNCF et portant diverses

dispositions relatives à la société nationale SNCF et à la société mentionnée au c du 2° de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019.

[Pour SNCF Voyageurs : Le protocole de coordination constitue l'annexe 10 du référentiel EF 02503.]

Pour les autres clients : Annexe 3

Le cas échéant le Client fournira toutes les indications nécessaires afin de permettre aux agents du Prestataire d'exercer leurs missions en toute sécurité, dans le respect de la législation et réglementation en vigueur.

Le Client s'engage à former son personnel et ses sous-traitants sur le cadre d'emploi, les possibilités légales d'intervention et postures adéquates à adopter lors de l'engagement opérationnel d'une équipe du service interne de sécurité SNCF.

13. OBLIGATIONS RELATIVES À LA DOCUMENTATION, AUX INFORMATIONS ET À L'ARCHIVAGE

13.1. Cadre d'application

Chacune des Parties communiquera à l'autre Partie toutes informations nécessaires à la bonne exécution du Contrat. Chacune des Parties s'engage notamment à informer l'autre Partie par écrit (mail, fax, courrier) de tout événement ou fait susceptible d'affecter l'exécution du Contrat.

Dans cet esprit, le Client s'engage à communiquer dans les plus brefs délais au Prestataire tous les faits marquants survenus sur la totalité de la desserte nationale ou internationale du Client et pouvant impacter la réalisation des prestations sur le territoire national.

Afin d'être informé sur l'état de l'avancement des prestations, objet du présent Contrat, et de toutes difficultés susceptibles de perturber significativement la consistance, le planning ou l'exécution des dites prestations ou d'interrompre leur exécution normale, le Client est tenu de communiquer à la Direction Finances et à la Direction Clients Marketing & Communication du Prestataire ainsi qu'au correspondant local (Annexe 4) désigné de la SNCF, le nom de son (ses) délégué(s) désigné(s) pour être le(s) interlocuteur(s) privilégié(s) de la Direction de la Sûreté et de la DZS à chaque stade d'exécution des prestations.

De son côté, le Prestataire transmet au Client la liste de ses interlocuteurs : (Annexe 5)

- Un interlocuteur national à qui sera transmise l'extraction annuelle des personnes habilitées pour contrôle contradictoire ;
- Un interlocuteur par BU/DZP qui transmettra une fois par an la liste actualisée des personnes habilitées au DSP.

Le Client consultera mensuellement l'extraction annuelle des personnes habilitées (Sfinx/KN Gardiennage) et fera un retour en cas de modification au Responsable National pour que la base de données soit à jour.

Les délégataires doivent pouvoir être joints en permanence pendant toute la durée d'exécution du Contrat, doivent être habilités à prendre les décisions opérationnelles qui s'imposent au nom du Client qu'ils représentent et capables de travailler en langue française.

De manière générale, la langue applicable pour tout échange ou contact, tant écrit qu'oral, est le français.

Les registres informatisés du Prestataire seront considérés comme preuve des communications, commandes, paiements et transactions intervenus avec le Client, sous réserve de l'appréciation des tribunaux français.

L'engagement de confidentialité prévu à l'article 12 ci-après pourra, en tant que de besoin, être renforcé par des accords spécifiques de confidentialité adaptés aux systèmes d'informations auxquels le Prestataire aura accès.

13.2. Modalités de recours aux systèmes d'informations

Le Prestataire se doit de fournir au Client des accès aux outils de suivi. Le Client aura un accès à la base KN Gardiennage, à l'Hyperviseur Sûreté et au Suivi des Faits Sûreté de Sfinx. Il bénéficiera également de l'envoi automatique des SAJ et des fiches Jaguars.

Dans le détail, le client aura accès ce niveau de finesse :

Profil	Synthèse	Détail des actes	Focus Victimes	Analyse pré opérationnelle	Détail des actes	Focus Emprise	Réseau-Suivi des actes	Incivilités
Client	x	x	x	x	x	x	x	x

D'autre part, le Client veille à la mise à jour régulière des informations relatives à ses propriétés foncières et aux biens immobiliers qu'il occupe et en informe le Prestataire via le Responsable Production Local, afin de permettre au Prestataire d'adapter son offre à l'évolution de ces propriétés. Le Prestataire ne saurait en aucun cas être responsable des conséquences d'un défaut d'information concernant la répartition des propriétés et des occupations.

Le Client fournira, à la demande du Prestataire, si cela est techniquement possible à coût constant ou prévu dans l'architecture initiale du système, un lien ou un accès aux systèmes d'informations indispensables à

l'exercice des missions du Prestataire. Plus spécifiquement, le Client accorde au Prestataire des accès permanents à ces systèmes d'information.

Dans l'attente d'une harmonisation des systèmes d'informations, le client fournira au prestataire l'intégralité de ses plans de transport pour permettre au prestataire de fournir de la donnée au regard de celui-ci.

Cette liste des accès aux SI et / ou à défaut les données à fournir à la Direction de la Sûreté (sous format de fichier Excel ou csv) dans le cadre du contrat, sont indispensables afin de fournir un reporting cohérent pour :

- restituer les données sûreté, afférentes au périmètre du Client et à ses Business Unit,
- procéder à la facturation correcte des prestations réalisées au bénéfice du Client.

Dans le détail, le Prestataire demande au Client :

- Le plan de transport (numéro de trains, origine destination, code TCT, etc.)
- L'organisation de chaque / Direction de lignes/ lignes établissements, (il convient de fournir précisément l'organisation de chaque périmètre à la Direction de la Sûreté afin qu'elle puisse restituer l'activité correspondant à cette même organisation.)
- La liste des matériels roulant du client (type de matériel, numéro de matériel, équipement en vidéoprotection)
- La liste des sites de garage /remisage en propriété / location du client (localisation / périmètre / adresse postale)
- La liste des bâtiments en propriété ou location (localisation / périmètre / adresse postale)
- La liste des technicentres en propriété du client (localisation / périmètre /adresse)
- La liste des personnels en activité et leur métier avec le rattachement à leur organisation (dans le respect des règles du RGPD)

14. LES PRESTATIONS

14.1. Les prestations socles (socle de services)

Le « socle de services » regroupe les prestations de base dont bénéficie le Client quel que soit le type de prestations opérationnelles choisies.

14.1.1. Veille sûreté

Le service interne de sécurité a pour mission d'identifier tout événement porté à sa connaissance pouvant affecter la sûreté des biens et des personnes du Client, d'en analyser les conséquences et de prévoir une réponse opérationnelle efficiente et coordonnée.

Le service interne de sécurité SNCF assure cette veille en s'appuyant sur un réseau de correspondants internes et externes et sur des outils de suivi et d'analyse spécifiques à la sûreté.

[Pour les Clients EF]

Pour permettre l'élaboration, par le Client du « bilan annuel » prévu à l'article L. 1631-5 du code des transports, le service interne de sécurité SNCF accorde une attention particulière à la veille des atteintes à caractère sexiste commises dans les transports publics collectifs de voyageurs.

14.1.2. Partenariat institutionnel

Le service interne de sécurité travaille au quotidien avec les partenaires régaliens dans le cadre du continuum de sécurité, au sein de différentes instances. Ce partenariat lui permet de proposer une coordination opérationnelle optimale, de mettre en place des opérations de sécurisation conjointes pour lutter efficacement contre les phénomènes de malveillance et de délinquance menaçant les intérêts du Client.

14.1.3. Poste de Commandement National Sûreté (PCNS)

La bonne exécution des différentes prestations opérationnelles fournies au Client par les agents du service interne de sécurité SNCF nécessite l'appui et l'assistance permanente du PCNS, pour :

Obtenir un appui opérationnel des agents du service interne de sécurité SNCF permettant de gérer en temps réel tout événement lié à la sûreté et susceptible de porter atteinte aux personnels, aux clients ou aux biens du Client,

Bénéficier de la coordination avec les services de l'Etat et de leur assistance éventuelle.

L'appel au PCNS peut se faire par l'intermédiaire du centre opérationnel du Client ou par tout agent du Client.

Le PCNS est joignable en composant le 01 40 23 19 99. Il est accessible 24 h sur 24 h, 7 jours sur 7.

Le PCNS apprécie la meilleure réponse opérationnelle à apporter en fonction des circonstances, des moyens opérationnels disponibles et des éléments qui lui sont communiqués par le requérant.

Les permanents du PCNS apportent également assistance et conseils aux agents du Client qui les sollicitent en rappelant les gestes et bonnes pratiques en matière de sûreté (vigilance, préservation des traces et indices, etc.).

La langue applicable pour tout échange (écrit / oral) avec le PCNS est le français.

14.1.4. Dirigeant National Sûreté (DNSF)

Le centre opérationnel ou assimilé du Client et/ou l'astreinte dirigeante du Client peuvent également être amenés à bénéficier, en cas de situation de crise territoriale ou nationale, des services du Dirigeant National Sûreté Ferroviaire pour les situations ou événements susceptibles de générer une atteinte à la sécurité et/ou la régularité et exigeant une coordination sûreté en amont du traitement opérationnel.

Le Dirigeant National Sûreté Ferroviaire constitue le niveau le plus élevé de l'astreinte Sûreté. Présent et disponible en permanence, 24 h sur 24 h, 7 jours sur 7, il assure l'interface et la coordination nationale en cas de crise entre les différentes structures de décision opérationnelle, internes au Groupe Public Unifié, et en collaboration avec les structures de commandement du Client et des Entreprises Ferroviaires utilisatrices du RFN.

Le Dirigeant National Sûreté Ferroviaire assure un rôle de supervision et d'appui au PCNS et coordonne l'engagement des moyens Sûreté de SNCF, en complémentarité avec les ressources de l'Etat en situation de crise. Il vérifie les informations et veille au bon déploiement des dispositifs sûreté nécessaires au traitement des incidents et à l'évaluation de leurs conséquences immédiates et potentielles (plan de transport, prise en charge de clients, médias, suraccident, etc.).

L'astreinte dirigeante du Client peut contacter directement le DNSF pour les situations ou événements particuliers exigeant une coordination sûreté en amont d'un traitement opérationnel (DNSF : 06 23 44 72 66 dnsf@sncf.fr).

La langue applicable pour tout échange (écrit / oral) avec le DNSF est le français.

14.2. Les prestations opérationnelles

14.2.1. Listes des prestations

Le service interne de sécurité SNCF peut réaliser pour le Client les prestations sûreté suivantes :

[A compléter]

14.2.2. Modalités d'exercice des prestations

Selon la nature de la mission et le besoin du Client, les agents du service interne de sécurité SNCF peuvent exercer leurs prestations en tenue d'uniforme et armés, en civil (armés ou non), ou par l'intermédiaire de systèmes de sécurité (télésurveillance, vidéoprotection, vidéo-patrouille, drones).

L'exercice des missions en civil n'est possible que dans les conditions précisées par la partie réglementaire du code des transports (articles R. 2251-31 et suivants).

Des prestations en tenue ou en civil peuvent être assurées sur la voie publique lorsque la présence des agents sur cette dernière est indispensable à la bonne exécution de la mission et dans les conditions précisées par la partie réglementaire du code des transports (articles R. 2251-28 et suivants).

14.2.3. Pouvoirs et prérogatives pouvant être mis en œuvre lors des prestations

- Constater les infractions à la police du transport ferroviaire

Le Client confie aux agents assermentés du service interne de sécurité SNCF mission de constater par procès-verbaux, les infractions prévues par les dispositions suivantes, lorsqu'elles s'appliquent dans ses véhicules et emprises :

- Le crime et les délits prévus aux articles L. 2241-2, et L. 2242-1 et suivants du code des transports ;
- Les contraventions prévues aux articles R. 2241-8 à R. 2241-30 et à l'article. R. 2241-32 du code des transports ;
- Les contraventions prévues aux arrêtés préfectoraux relatifs à la police dans les parties des gares de chemins de fer d'intérêt général et de leurs dépendances accessibles au public ;
- Certaines infractions sanitaires, en application de l'article L. 3136-1 alinéa 7 du code de la santé publique ;
- Les délits prévus aux articles 446-1 et 621-1 du code pénal.

Les procès-verbaux d'infraction dressés pour le compte du Client sont transmis sous format numérique au service désigné par le Client pour assurer leur recouvrement ou leur poursuite.

Pour les besoins de l'exercice de leur pouvoir de constatation, les agents du service interne de sécurité SNCF peuvent contrôler la possession des titres, ainsi que certains éléments de validité (parcours, classe, date, compostage).

Sauf demande expresse contraire du Client, les agents du service interne de sécurité SNCF mettent en œuvre la procédure transactionnelle prévue aux articles 529-3 et suivants du code de procédure pénale pour les contraventions des quatre premières classes à la police des services publics de transports ferroviaires et des services de transports publics de personnes, réguliers et à la demande. (Les agents de Sûreté Ferroviaire assermentés sont habilités à recueillir l'identité et l'adresse des contrevenants.).

Pour toute constatation par « timbre amende » des infractions à la circulation, à l'arrêt et au stationnement dans les cours des gares, il appartient au Client de fournir aux agents du service interne de sécurité SNCF les supports de verbalisation idoines (papier ou numérique).

- Défendre les personnes et les biens et porter assistance aux victimes

L'agent du Service interne de sécurité SNCF en mission se doit d'empêcher immédiatement, les crimes et les délits contre les personnes et les biens dont il a connaissance (violences, tentative de meurtre, atteintes sexuelles, etc.) et de prêter assistance aux personnes en péril en agissant lui-même ou en prévenant les secours.

- Constater les contraventions de grande voirie

Les agents assermentés du service interne de sécurité, spécialement formés, peuvent constater par procès-verbaux les contraventions de grande voirie portant atteinte à l'intégrité ou à l'affectation du domaine public ferroviaire géré par le Client.

- Inspecter visuellement ou fouiller les bagages, et procéder à des palpations

Avec le consentement de leur propriétaire, les agents du service interne de sécurité SNCF peuvent procéder à l'inspection visuelle, à la fouille des bagages ainsi qu'à des palpations de sécurité (sous certaines conditions).

En cas de refus du propriétaire se soumettre à ces mesures, les agents sont autorisés à mettre en œuvre, selon le cas, une procédure d'interdiction d'accès à bord des véhicules (IAT), d'injonction de descendre des véhicules (IDT) ou d'injonction de sortir des emprises (ISE).

- Saisir des marchandises mises en vente sans autorisation et leur destruction
- Interdire l'accès à bord des véhicules ou procéder à des injonctions de descendre des véhicules ou de sortir des emprises

Les agents du service interne de sécurité SNCF peuvent enjoindre les auteurs d'infractions à la police du transport ferroviaire ou les personnes qui refusent de se soumettre à l'inspection visuelle ou à la fouille de leurs bagages ou aux palpations de sécurité de descendre des véhicules de transport ou de sortir des emprises. Ils peuvent interdire l'accès aux véhicules de transport pour les mêmes motifs.

Les agents du service interne de sécurité SNCF sont spécialement désignés par le Client pour utiliser, le cas échéant, la contrainte dans le cadre de la mise en œuvre des procédures d'IDT, d'ISE ou d'IAT, conformément à l'article L. 2241-6 alinéa 2 du code des transports.

- Procéder à l'interpellation des auteurs de crime ou délit flagrant

Les agents du service interne de sécurité SNCF peuvent appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants punis d'une peine d'emprisonnement et les présenter devant l'officier de police judiciaire (OPJ) le plus proche.

Cette faculté d'interpellation concerne aussi bien les infractions à la police du transport ferroviaire que les infractions de droit commun, dès lors qu'il s'agit de crimes ou de délits flagrants punis d'une peine d'emprisonnement.

Dans le cadre des prestations réalisées pour le Client, les agents du service interne de sécurité SNCF peuvent procéder à des interpellations de leur propre initiative, sur sollicitation directe du personnel du Client ou sur demande du PCNS.

Selon le contexte, ils peuvent être amené à procéder au menottage et/ou à la palpation des personnes interpellées.

- Déposer plainte

Le Client donne mandat au Prestataire de déposer plainte en son nom et pour son compte devant les services de police et de gendarmerie lorsque, à l'occasion de leurs missions, les agents du service interne de sécurité SNCF ont connaissance de faits infractionnels dont le Client serait victime au sens de l'article 15-3 du Code de procédure pénale.

Ce mandat n'est donné que dans les deux hypothèses suivantes :

- Pour déposer plainte à la suite d'un flagrant délit, lorsqu'aucun agent du Client n'est présent pour effectuer ce dépôt ;
- Pour déposer plainte à la suite d'un dossier d'investigation instruit par la Direction de la Sûreté à la demande du Client.

Lors de chaque plainte déposée au nom et pour le compte du Client, les agents du service interne de sécurité SNCF communiquent les coordonnées du Client à l'autorité ayant reçu la plainte, informent le Client et lui adressent une copie du dépôt de plainte.

- Traitement des réquisitions judiciaires

Les agents du service interne de sécurité SNCF habilités traitent pour le compte du client les réquisitions judiciaires qui leurs sont adressées (vidéoprotection, bases de données clients, etc.).

15. PLANIFICATION, ADAPTATION ET PRIORISATION DES PRESTATIONS

15.1. Planification des prestations

Les prestations commandées par le Client, conformément au processus décrit dans le Document de Référence Sûreté, sont traitées en fonction de la date de communication des besoins à la Direction de la Sûreté. Elles sont planifiées par le Prestataire en amont de leur réalisation pour tenir compte des besoins sûreté exprimés par le Client.

Il est précisé que les équipes de la sûreté ferroviaire ont une capacité d'intervention et de surveillance programmable 24H/24H et 7 jours sur 7 sur une grande partie du territoire.

Ce déploiement opérationnel est coconstruit avec le Client dans le cadre d'un diagnostic sûreté partagé et évolutif, au regard des phénomènes sûreté qui sont fluctuants.

15.2. Adaptation opérationnelle

Une adaptation du dispositif initial est possible pour répondre notamment à une évolution du contexte sûreté. Cette adaptation du dispositif est coordonnée par le PCNS et doit permettre de :

- Réagir au plus vite en cas de situation urgente et assurer la protection des personnes et des biens ;
- Empêcher ou interrompre la commission d'infractions ;
- Aider à la résolution de situations conflictuelles, notamment entre les personnels et les clients ;

- Agir rapidement pour mettre la situation sous contrôle et renforcer le sentiment de sécurité
- Concourir au fonctionnement nominal des biens et installations ;
- Concourir au bon fonctionnement du service.

15.3. Traitement des missions prioritaires

Toute opération commandée par le Client et planifiée par le Prestataire peut être suspendue à l'initiative du Prestataire, en réponse à un événement inopiné et dont l'importance nécessite le dévoiement des équipes du service interne de sécurité SNCF.

Cette gestion des priorités appartient au PCNS, à son initiative ou sur demande du DNSF.

Les hypothèses dans lesquelles le Prestataire peut être amené à suspendre la réalisation d'une prestation pour le compte du Client sont les suivantes :

1. Faire obstacle à la commission d'un crime ou d'un délit contre l'intégrité corporelle (article 223-6 code pénal) ;
2. Procéder à une interpellation en flagrant délit et conduire la procédure subséquente (articles 53 et 73 du code de procédure pénale) ;
3. Porter assistance à un personne en péril (article 223-6 code pénal) ;
4. Appliquer une directive gouvernementale et/ou répondre à une réquisition éventuelle des services de l'Etat,
5. Participer au dispositif mis en place lorsque l'activité ferroviaire ou le plan de transport sont dégradés ;
6. Faire face à tout cas de force majeure.

Dans tous ces cas, le Prestataire est susceptible, d'adapter la programmation et l'engagement des moyens du service interne de sécurité SNCF.

Ainsi, le PCNS peut organiser le dévoiement ou le retrait d'une équipe opérationnellement engagée pour le Client. Réciproquement le Client pourra voir engagées à son profit des équipes du service interne de sécurité SNCF non initialement commandées, pour répondre à une urgence Sûreté.

En cas de suppression programmée d'une prestation commandée, le Prestataire devra étudier si des alternatives permettent de maintenir la prestation. A défaut, le Prestataire proposera au Client un report et la reprogrammation de la prestation. Celle-ci devra être conforme aux attentes du Client et pourra se voir refuser par lui si la suppression était imputable au service interne de sécurité SNCF.

En cas de suppression inopinée d'une prestation commandée, le Prestataire proposera au Client un report et la reprogrammation de la prestation. Celle-ci devra être conforme aux attentes du Client.

En synthèse, la commande formalisée par type de prestations (cf. Bons de commande en annexe 1) ne remet pas en cause la capacité de réactivité du service interne de sécurité SNCF devant les faits ou événements qui, par leur caractère imprévisible ou leur gravité, justifient son intervention. La réponse à apporter face à ces situations relève de la seule responsabilité de la Direction de la Sûreté et de son périmètre managérial.

Les écarts constatés entre les missions commandées et celles réalisées sont commentés lors des réunions de suivi du présent contrat.

La responsabilité du Prestataire ne peut être recherchée sur les choix de priorisation effectués.

16. LA MODIFICATION DE LA COMMANDE

La modification de la commande par le Client répond à un besoin spécifique de ce dernier pour traiter un événement sûreté particulier et exceptionnel.

L'adaptation de la commande du Client a pour objet de permettre au Client, au cours de la période de validité du Contrat, de présenter des demandes de commandes spécifiques susceptibles de générer un volume de prestations à réaliser supérieur au volume initial.

Cette adaptation doit faire l'objet d'une demande formalisée auprès de la Direction Offre de Service Sûreté de la SNCF, dans son rôle de Guichet Sûreté, en utilisant un bon de commande spécifique (modèle en annexe 2).

La demande écrite du Client doit être accompagnée des éléments suivants :

- Nature et description de l'événement,
- Risques identifiés,
- Besoins particuliers envisagés.

La Direction Commerciale, Marketing & Communication accusera réception de la demande par mail en précisant si la demande de prestation sûreté est complète, recevable et réalisable. Elle adressera au plus tard à M-1 une réponse définitive précisant le niveau de prise en compte de la demande.

Le bon de commande spécifique cosigné par les Parties ainsi qu'un avenant au Contrat formalisent la prestation commandée, ses modalités techniques, financières et le montant de la facture correspondant.

17. SUIVI DE PRODUCTION MENSUEL ET GOUVERNANCE

Le Prestataire met en place un dispositif permettant d'assurer un contrôle régulier des prestations réalisées, tant sur un plan quantitatif que qualitatif.

Le cadre d'instance se définit comme suit :

- Une Revue Nationale Stratégique (RNS) qui se tient de manière semestrielle et sur une durée de 2h00. Elle regroupe le Directeur Sûreté, la Directrice de la relation Client et le Responsable Grand Compte / Chargé d'Affaires. Peuvent également contribuer le DSF Finance, le DSF RH ou d'autres DSF nécessaires au bon déroulement de la rencontre.
L'objectif de cet échange est de définir la stratégie sûreté (horizon 2 à 5 ans), de dresser un bilan de la commande annuelle, de récolter les différents feedbacks sur la satisfaction client. Il permet également d'établir un plan d'action et de réaliser son suivi.
- Une Revue Nationale Opérationnelle (RNO) qui se tient mensuellement sur une durée d'une ou deux heures en présence du Responsable Grand Compte/ Chargé d'Affaires et du représentant du pôle Sûreté Client. Cet échange a pour but d'établir un suivi de l'activité mensuelle consolidée sur le périmètre du contrat national.
- Une Revue Territoriale Stratégique qui se tient de manière trimestrielle pour une durée de 2h00 en présence du Directeur de Zone Sûreté et d'un membre de la Direction Sûreté locale de l'activité. Cet échange permet de la valider avec le client la déclinaison et l'adaptation territoriale de la stratégie nationale.
- Une Revue Territoriale Opérationnelle qui se tient mensuellement sur une durée de 01h00 en présence du Rprod de la DZS et du Référent Sûreté Local. Cet échange a pour but d'échanger sur la production réalisée et à venir.

Chacune de ces revues s'appuie sur un support annexé au contrat (Annexe 6).

Les reportings :

A compter du 15 du mois le client reçoit un reporting au niveau national et au niveau local. Chacun de ces reportings est annexé en annexe 7.

Toute autre demande de reporting sera soumise à une étude de faisabilité et l'émission d'un devis.

18. CONTACTS DES PARTIES

18.1. Contacts du Prestataire

18.1.1. Direction Clients Marketing & Communication

Commande / contrat / suivi de la production :

[A compléter]

Facturation :

Direction de la Sûreté – Direction Financière
116 rue de Maubeuge
75010 PARIS

Contacts :

[A compléter]

18.1.2. DZS

La liste des Responsables production dans les DZS concernées par la réalisation des commandes figure en Annexe 4 du présent Contrat.

18.2. Contacts du Client

[A compléter]

19. CONFIDENTIALITÉ

Les Parties s'engagent à ne pas divulguer et à ne pas dévoiler aux tiers au Contrat, sous quelque forme que ce soit, une information confidentielle orale ou écrite et ce quel que soit le support (notamment, papier, électronique ou support de stockage numérique).

Par « information confidentielle », il faut entendre :

- le contenu du Contrat et ses annexes ;
- sans limitation toute information, document ou donnée de nature économique, technique, commerciale, opérationnelle, stratégique ou autre(s) concernant les activités, les clients, les procédés ou méthodes d'exploitation, présents ou futurs du Client et du Prestataire et les éventuels différends entre les Parties à propos du Contrat et de son exécution et tout document ou information qualifié comme tel par l'un ou l'autre, et ce quel qu'en soit le support (verbal, écrit, informatique, etc.). Sont notamment considérées comme confidentielles, pour l'application du Contrat, les informations définies comme telles à l'article R. 2251-64 du Code des transports.

Tant au stade de la commande de prestations que lors de l'exécution du Contrat et durant les (2) deux années qui suivent son terme (quelle qu'en soit la cause), les Parties s'engagent réciproquement, s'agissant des informations confidentielles qu'elles reçoivent l'une de l'autre, à :

- (i) les protéger et les garder strictement confidentielles ;
- (ii) ne pas les divulguer aux tiers sans accord préalable exprès et écrit de l'autre Partie ;
- (iii) ne les révéler qu'à ceux de leurs personnels (salariés, filiales ou prestataires, sous-traitants compris) auxquels cette divulgation est nécessaire pour l'exécution du Contrat ;
- (iv) en limiter l'usage au strict cadre nécessaire à l'exécution des obligations du présent Contrat.

Ainsi, les Parties prendront toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants,

administrateurs, agents et prestataires amenés à avoir connaissance des informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cet engagement de confidentialité et en respectent la teneur.

Conformément à l'article R. 2251-64 du Code des transports, lorsqu'il fournit des informations par écrit, le Client indique celles d'entre elles qu'il estime couvertes par le secret des affaires.

Toutes les informations confidentielles, quels qu'en soient la forme et le support, transmises entre les Parties, resteront la propriété de celle qui les a divulguées.

Toute violation alléguée de l'obligation de confidentialité dont le Client s'estimerait victime peut être signalée à la Direction de l'Éthique de la SNCF à l'adresse suivante :

Par courrier postal : SNCF Direction de l'Éthique
2, place aux Etoiles
CS 70001
93633 La plaine Saint-Denis CEDEX

Ces dispositions ne s'appliqueront pas aux informations qui sont :

- i. tombées dans le domaine public (sans faute de la part du destinataire) ;
- ii. transmises par une personne tierce ayant le droit de transmettre sans obligation de confidentialité ou interdiction de les divulguer ;
- iii. déjà connues par le destinataire en toute bonne foi avant d'être communiquées dans le cadre du Contrat. Cette connaissance devant être prouvée par l'existence de documents appropriés dans ses dossiers ;
- iv. ou divulguées à un tiers ou une autorité publique conformément aux exigences légales ou réglementaire ou en exécution d'une décision judiciaire. En particulier, l'obligation de confidentialité ne s'applique pas dans l'hypothèse où l'information ou le document est révélé pour faire valoir ses droits ou prétentions devant l'Autorité de Régulation des Transports, l'Autorité de la Concurrence ou toute autre juridiction.

20. DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Dans le cadre de l'exécution des prestations réalisées au titre du Document de Référence de Sûreté, les Parties peuvent être amenées à traiter des données à caractère personnel

Les Parties s'engagent au respect de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et du règlement européen sur la protection des données n° 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD), et notamment à :

- préciser, pour chaque traitement de données à caractères personnel, l'identité du ou des responsable(s) de traitement et, le cas échéant, du sous-traitant ;
- prendre toute mesure en vue de préserver la sécurité et la confidentialité des données personnelles et la conformité des traitements avec la réglementation précitée ;
- veiller au respect des droits des personnes, en les informant des traitements de données les concernant et en les avertissant expressément de leurs droits notamment d'accès, de rectification et

d'opposition, pour des raisons tenant à leurs situations particulières, auxdits traitements.

Dans le cadre de l'exécution des prestations réalisées dans le cadre du DRS, SNCF est défini comme Responsable de traitement unique au sens de la réglementation visée ci-dessus.

Dans l'hypothèse où le traitement sera réalisé sous la responsabilité conjointe des Parties, les responsables de traitement concluront un accord conforme à l'article 26 du RGPD. En cas de situation de sous-traitance, le responsable de traitement et le sous-traitant concluront un contrat regroupant les différents éléments prévus à l'article 28, paragraphe 3, du RGPD et précisant l'identité des sous-traitants ultérieurs intervenant déjà dans le traitement.

21. OBLIGATIONS EN MATIÈRE D'ÉTHIQUE, DE LUTTE CONTRE LA CORRUPTION ET LE TRAFIC D'INFLUENCE

Chaque Partie déclare avoir une parfaite connaissance des dispositions de la loi française n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 (loi « Sapin 2 ») relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique.

En outre, chaque Partie déclare se conformer et s'engage à continuer à se conformer à toute réglementation qui lui est applicable en matière de lutte contre la corruption, le trafic d'influence, la concussion, la prise illégale d'intérêt, le détournement de fonds publics et le favoritisme.

Chaque Partie s'engage à ne rémunérer aucune forme d'activité illicite ou contraire à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

Dans le cadre du présent Contrat, chaque Partie déclare et garantit ne pas s'être engagée, ainsi que ses employés ou agents, dirigeants, sous-traitants et conseils, dans le cours normal de ses activités ou autrement, dans une activité ou une pratique qui pourrait constituer une infraction au titre des articles 432-10 et suivants et 433-1 et suivants du Code pénal français, ainsi que de toute réglementation étrangère relative à la lutte contre la corruption auxquelles les Parties seraient soumises.

Chacune des Parties déclare ne pas faire et ne pas avoir fait l'objet de poursuites, condamnations, litiges ou amendes de la part d'autorités judiciaires, arbitrales ou gouvernementales pour acte ou pratique de corruption ou de trafic d'influence.

22. PRIX ET MODALITÉS DÉTAILLÉES DE FACTURATION DES PRESTATIONS

Toute modification du contenu ou des modalités de facturation d'une prestation donne lieu à la conclusion d'un avenant au Contrat.

22.1. Prix

Afin de permettre la continuité des prestations fournies par le service interne de sécurité SNCF, le tarif figurant au DRS pour l'année 2022 (ayant fait l'objet de l'avis de l'ART n° 2022-046 du 7 juillet 2022) est celui applicable au présent Contrat de son entrée en vigueur jusqu'à la publication du DRS de l'année 2023, à la suite de l'avis conforme de l'ART.

Lorsque le tarif horaire pour 2023 aura donné lieu à un avis conforme de l'ART, la facturation sera régularisée rétroactivement en conséquence.

Dans le cas d'une demande d'adaptation programmée de la commande exprimée par le Client et impactant le volume initial, le montant facturé comprendra également le montant repris dans le bon de commande complémentaire co-signé (Annexe 1).

22.2. Modalités de facturation

Les prestations font l'objet d'une facturation mensuelle basée sur l'Offre sûreté contractualisée et régularisée à l'échéance du Contrat en fonction des prestations effectivement réalisées.

Les prévisions de facturation mensuelles sont transmises par la Direction de la Sûreté de la SNCF au Client en début de période contractuelle par mail à l'adresse électronique suivante :

[A compléter]

La facturation mensuelle se fera sur le rythme de la saisonnalité prévisionnelle des heures établie par le service Performance et Excellence Opérationnelle de la Direction de la Sûreté. Cela permettra d'avoir une vision plus réaliste du chiffre d'affaires et un reporting des heures plus cohérent avec la facturation.

Les régularisations de facturation sont également transmises par mail aux échéances prévues.

Dans l'hypothèse où le suivi de production démontrerait en fin de Contrat que le Prestataire n'a pas réalisé la totalité de l'Offre sûreté, dans une logique de facturation au réel, le Client ne se verra facturer que pour les prestations réalisées, dès lors que cette non-réalisation est imputable au Prestataire.

Dans l'hypothèse où le suivi de production démontrerait en fin de Contrat que le Prestataire a dépassé l'Offre sûreté contractualisée avec le Client, sur demande du Client ou des personnes ou entités dont il doit répondre au niveau national ou local, une facture du montant correspondant à la différence entre l'Offre sûreté contractualisée et la production effectivement réalisée sera émise par le Prestataire à l'attention du Client. Le Prestataire apportera toute justification utile du dépassement de l'Offre sûreté.

Ainsi, à l'approche de la fin d'année, une régularisation sera réalisée à compter du mois de novembre. Lorsque cela est possible, la régularisation se fera par une écriture comptable permettant une prise en compte réciproque des charges et produits des Parties. Si un tel mécanisme est impossible, une facture supplémentaire sera émise.

Enfin, à mi-janvier de l'année A+1, lorsque la production de l'année A est consolidée et validée par le Chargé d'affaires, une facture ou un avoir correspondant à l'écart définitif entre la commande et la production peut être réalisé.

En cas de changement d'adresse en cours d'exécution du Contrat, le Client en informera le Prestataire avec un préavis de quinze (15) jours calendaires. Dans ce cas, aucun intérêt moratoire ne lui sera facturé si, du fait de ce changement, la réception d'une ou plusieurs factures avait du retard.

La facture vaut appel de fonds.

Les prestations fournies au titre du Contrat font l'objet d'une facturation libellée en euros.

Toutes les factures émises en application du Contrat sont exprimées toutes taxes comprises sur les ventes (incluant la TVA), lorsqu'elles sont exigibles, ainsi que toute autre taxe éventuelle résultant des prestations fournies, conformément à la réglementation applicable.

Le Client s'engage à payer le prix des prestations ainsi que les taxes afférentes (à ce jour la TVA).

23. PRINCIPE DE PAIEMENT

23.1. Délais de paiement

Les factures sont payables sous trente (30) jours calendaires à compter de la date d'émission de la facture (date figurant sur la facture – la facture devant être transmise par mail à sa date d'émission). Les règlements sont à effectuer par virement au profit d'un compte bancaire inscrit sur la facture.

La SNCF n'accorde pas d'escompte en cas de règlement anticipé.

23.2. Conséquence du défaut de paiement

En l'absence de règlement dans les trente (30) jours calendaires suivant la réception de la facture, le Client se trouve redevable envers la SNCF d'intérêts moratoires.

Les intérêts moratoires sont dus de plein droit dès le jour suivant la date prévue de règlement (date de la facture + trente (30) jours calendaires) et sans qu'un rappel soit nécessaire.

Conformément aux dispositions de l'article L. 441-10 du Code du Commerce, le taux à utiliser pour le calcul

est le taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à son opération de refinancement la plus récente majoré de dix (10) points de pourcentage, sans que ce taux ne soit inférieur à trois (3) fois le taux d'intérêt légal.

Le montant des intérêts moratoires est calculé comme suit : $I = M \times T \times N/A$

I représente le montant des intérêts moratoires,

M représente le montant TTC réglé en retard,

T représente le taux d'intérêts,

N le nombre de jours de retard de règlement compris entre la date de règlement effectif et la date limite de paiement + un (1) jour

A représente le nombre de jours de l'année civile

Les factures d'intérêts moratoires sont payables à réception. Toutefois, un délai de transmission de la facture de dix (10) jours calendaires est accordé à compter de la date d'émission de la facture, pour effectuer le règlement.

En cas d'incident de paiement du fait du Client (défaut de paiement dans les délais impartis au Contrat), le Prestataire se réserve le droit de suspendre l'exécution de la prestation litigieuse et/ou, le cas échéant, à l'expiration d'un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de la mise en demeure de payer restée infructueuse, de décider de mettre fin au Contrat de plein droit, conformément à l'article 26.3. En cas de fin anticipée du Contrat, toute somme due par le Client, assortie de conditions de paiement, devient immédiatement exigible.

En tout état de cause, le Prestataire se réserve le droit de conditionner l'exécution de toute nouvelle prestation (ou la poursuite du Contrat) à un paiement comptant préalable.

Par ailleurs, le Client en situation de retard de paiement est également de plein droit débiteur, à l'égard du Prestataire, d'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement d'un montant de quarante euros (40,00€) fixé par l'article D. 441-5 du Code de commerce.

Si les frais de recouvrement exposés sont supérieurs au montant de cette indemnité forfaitaire, le Prestataire peut demander, sur justification, une indemnisation complémentaire.

24. RÈGLEMENT AMIABLE DES LITIGES LIÉS À LA FACTURATION

24.1. Première phase de règlement amiable

Toute réclamation, relative notamment à la facturation ou à la détermination du nombre d'heures sûreté effectuées par le Prestataire pour le Client, est recevable lorsqu'elle est motivée. Elle est transmise à la Direction Clients Marketing & Communication par mail dans un délai maximal de trente (30) jours calendaires suivant la date d'émission de la facture en mettant en copie la Direction Financière de la Direction de la Sûreté de la SNCF. A l'expiration de ce délai, toute réclamation relative à cette facture est irrecevable.

Ce mail précisera la portée, la nature et les motifs de la réclamation, notamment les références précises - date et numéro - de la facture litigieuse.

Le Prestataire s'engage à répondre à la réclamation, retour de mail, dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de la réception de la réclamation.

En aucun cas, cette réclamation n'exonère le Client de son obligation de payer l'intégralité du montant de la facture contestée dans les conditions prévues à l'article 16 ci-dessus, dans la limite de l'Offre sûreté préalablement contractualisée entre les Parties.

Dans l'hypothèse où les montants contestés devenus exigibles ne seraient pas réglés dans le délai de paiement, des intérêts moratoires sont applicables par le Prestataire dans les conditions prévues à l'article 17.2 du Contrat.

Dans l'hypothèse où le Prestataire fait droit à la réclamation du Client, le Prestataire remboursera les sommes indûment perçues, majorées du taux d'intérêt prévu pour les retards de paiement à l'article 17.2 ci-dessus, dès la réponse et au plus tard à l'issue du délai de trente (30) jours calendaires de réponse précité.

En cas de rejet de la réclamation, le Prestataire fournit au Client une réponse motivée comportant tout justificatif nécessaire.

24.2. Deuxième phase de règlement amiable

Le Client peut contester le rejet de sa réclamation sous trente (30) jours à compter de la réception du mail de rejet émis par le Prestataire. Le Client en informe par mail la Direction Clients Marketing & Communication.

Le Directeur du service interne de sécurité SNCF et le Directeur [A compléter] du Client s'engagent alors à se réunir dans les meilleurs délais pour résoudre le litige. A cette fin, chaque Partie s'engage à produire ses meilleurs efforts afin de parvenir à un règlement amiable du litige, notamment en fournissant tout élément utile au soutien de leurs prétentions.

24.3. Dernière phase de règlement amiable

Si le Directeur du service interne de sécurité SNCF et le Directeur [A compléter] du Client ne parviennent pas à un accord sous quarante (40) jours à compter du déclenchement de la deuxième phase de règlement amiable du litige, et si le montant de la réclamation est supérieur ou égal à 100 000 € HT, un membre du Comité exécutif de la SNCF sera saisi du différend.

Le Directeur du service interne de sécurité SNCF, le Directeur [A compléter] du Client et le membre du Comité exécutif de la SNCF se réunissent dans les meilleurs délais afin de parvenir à un règlement amiable du litige opposant les Parties.

A défaut d'accord entre les Parties dans les trente (30) jours suivant la saisine du membre du Comité exécutif de la SNCF et après constat formalisé du désaccord, celles-ci pourront saisir la justice dans les conditions prévues à l'article 29 du présent Contrat.

25. RESPONSABILITÉ

Chaque Partie répond dans le cadre du régime de droit commun des dommages, de quelque nature que ce soit, causés par elle à des tiers.

25.1. Responsabilité de la SNCF vis-à-vis du Client

25.1.1. Conditions d'engagement de la responsabilité

La SNCF répond des dommages de toutes natures causés au Client lorsque le dommage est imputable à une faute de sa part ou d'une personne dont elle doit répondre.

25.1.2. Limites de la responsabilité

La SNCF ne répond en aucun cas des dommages immatériels non consécutifs, c'est-à-dire des dommages qui ne sont pas la conséquence directe d'un dommage matériel engageant sa responsabilité.

25.2. Responsabilité du Client vis-à-vis de la SNCF

25.2.1. Conditions d'engagement de la responsabilité

Le Client répond des dommages de toute natures causés à la SNCF lorsque le dommage est causé par une

faute de sa part ou d'une personne dont il doit répondre ou par une chose dont il a la garde, ou lorsqu'il résulte du non-respect des conditions prévues au présent Contrat.

25.2.2. Limites de la responsabilité

Le Client ne répond en aucun cas des dommages immatériels non consécutifs, c'est-à-dire des dommages qui ne sont pas la conséquence directe d'un dommage matériel engageant sa responsabilité.

25.3. Renonciations réciproques à indemnisation

Les Parties renoncent réciproquement à toute indemnisation de dommages inférieurs à dix mille euros hors taxes (10 000 € HT) tout postes de préjudices confondus par événement.

En cas de dommage supérieur à dix mille euros hors taxes (10 000 € HT) tout postes confondus, seule la part du préjudice excédant dix mille euros hors taxes (10 000 € HT) sera indemnisée.

Les Parties renoncent réciproquement à toute indemnisation de leurs dommages immatériels consécutifs lorsque le montant de celle-ci est supérieur à un million cinq cent mille euros hors taxes (1 500 000 € HT) par événement.

26. ASSURANCE

Les Parties s'engagent à souscrire, auprès d'une compagnie notoirement solvable, une police d'assurance de responsabilité civile exploitation et professionnelle.

Cette police doit être souscrite à hauteur de capitaux suffisants, lesquels ne saurait en aucun être inférieur à 15 millions d'euros (15 000 000 €) par sinistre tous dommages confondus dont un million cinq cent mille euros (1 500 000 €) par sinistre pour les dommages immatériels.

Les montants cités ci-dessus ne constituent en aucun cas une limite de responsabilité, les Parties s'engageant par avance à supporter personnellement et directement les risques mis à sa charge en cas d'absence ou d'insuffisance de garantie.

Les Parties font par ailleurs leur affaire personnelle de la souscription de toute police d'assurance destinée à couvrir leurs propres biens et les biens dont elles peuvent être détentrices à quelque titre que ce soit.

La possibilité pour le Client de renoncer contractuellement à certaines indemnisations de dommages doit être prévue impérativement dans sa police d'assurances. Les Parties s'engagent à informer leur assureur des limites de responsabilités prévues au contrat à l'article « Responsabilités » ci-dessus.

Les Parties supportent seules à leur charge le montant des primes d'assurance et des franchises prévues par chacune de ses polices.

27. FORCE MAJEURE ET ÉVÉNEMENTS ASSIMILÉS

Un événement de force majeure désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties au Contrat, rendant impossible l'exécution de tout ou partie des obligations de l'une ou l'autre des Parties au Contrat.

Ainsi sont notamment considérés comme des événements de force majeure :

- Les faits accidentels (tels que les incendies, explosions, collisions de véhicules routiers, les suicides et leur tentative, les heurts avec des personnes ou animaux en emprises ferroviaires...) imputables à des tiers ;
- Les catastrophes naturelles ou phénomènes climatiques (gel, enneigement, grandes chaleurs, inondations, tempêtes...) d'une intensité et/ou d'une ampleur exceptionnelle au regard des conditions habituelles sur le territoire métropolitain ;
- Toute grève des agents des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de services, du Client ou d'une entreprise ferroviaire impactant la production du Client et les actions commises à cette occasion.

En outre, constituent expressément des événements assimilés à des cas de force majeure rendant impossible la bonne exécution de la prestation commandée par le Client, les événements suivants :

- les mesures prises ou sollicitées par l'autorité publique pour des motifs de défense, de santé publique, de sécurité publique ou de sécurité civile, par les autorités judiciaires ou par les

services d'incendie et de secours, ainsi que les désagréments d'usage causés par leur intervention ;

- les troubles résultant de mouvements sociaux de telle ampleur que les prestations ne puissent être réalisées dans les conditions prévues par le Contrat.

Les Parties au Contrat n'encourent aucune responsabilité et ne sont tenues d'aucune obligation de réparation des dommages subis par l'une ou l'autre du fait de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse de tout ou partie de leurs obligations, lorsque cette inexécution ou cette exécution défectueuse a pour cause la survenance d'un événement de force majeure ou événement assimilé.

Les obligations contractuelles dont la poursuite est empêchée par l'événement de force majeure ou événement assimilé sont alors suspendues pendant toute la durée dudit événement.

La Partie qui invoque un événement de force majeure ou événement assimilé s'oblige à mettre en œuvre tous les moyens dont elle dispose pour en limiter la portée et la durée.

28. CLAUSE DE SAUVEGARDE

Les Parties s'étant engagées sur le fondement de l'économie du Contrat à sa date de signature, si un événement exceptionnel indépendant de la volonté des Parties - et dont ni le Client, ni le Prestataire, ni leurs personnels et sous-traitants respectifs ne seraient la cause - conduit à un bouleversement de l'économie du Contrat, les Parties s'engagent à prendre de bonne foi les mesures appropriées et les plus conformes à l'esprit de celle-ci - y compris sur le plan financier - pour remédier à la situation ainsi créée au détriment de l'une ou l'autre d'entre elles.

29. AUTONOMIE DES CLAUSES

Dans le cas où une des clauses du Contrat apparaîtrait contraire aux dispositions légales ou réglementaires applicables, ou si l'une des clauses était déclarée nulle par une juridiction compétente, les autres clauses demeureront pleinement en vigueur et produiront leurs effets, sauf si l'exécution du Contrat devient impossible.

30. INTUITU PERSONAE ET CESSIION

Il est expressément convenu entre les Parties, que le présent Contrat a été conclu eu égard à la forme, la personnalité, la réputation et la situation financière du Client.

Toute modification substantielle dans la situation commerciale, juridique et financière du Client devra être portée immédiatement à la connaissance du Prestataire.

Le présent Contrat ne pourra faire l'objet d'une cession totale ou partielle, à titre onéreux ou gracieux par le Client sauf accord préalable et écrit du Prestataire.

Toute cession par le Client sera soumise à la rédaction préalable d'un avenant définissant les conditions et modalités de ladite cession.

Le Client est solidaire pour toutes les factures concernant des prestations ayant eu lieu avant la date de cession du Contrat.

Le non-respect des stipulations du présent article entraîne la résiliation de plein droit du présent Contrat.

31. RENONCIATION

Le fait pour l'une des Parties de ne pas demander, à un moment quelconque, l'application d'une disposition du présent Contrat, ne constitue pas une renonciation définitive à ladite disposition.

32. COMMUNICATION

Le Prestataire pourra citer le nom du Client et celui-ci pourra faire état de l'utilisation des prestations commandées à titre de référence dans leurs documentations commerciales respectives.

Les Parties s'engagent dans le cadre de leurs communications commerciales et informations écrites ou orales sous toutes leurs formes, à ne porter en aucun cas confusion dans l'esprit des consommateurs entre les services offerts par chacune des Parties, ni à porter atteinte à la réputation des services de l'autre Partie, ni à la réputation de cette dernière.

33. ENTRÉE EN VIGUEUR ET VIE DU CONTRAT

33.1. Entrée en vigueur et fin du Contrat

Le Contrat est conclu en application du Code des transports.

Le Contrat entre en vigueur le 1er janvier 2023 et prend fin le 31 décembre 2023 sur la base de la tarification prévue au DRS 2023.

Le Client ne peut prétendre au renouvellement tacite du Contrat.

33.2. Vie du Contrat

Le Contrat et ses annexes ne peuvent être modifiés que par la conclusion d'un avenant signé par un représentant de chaque Partie dûment habilité à cet effet.

En cas de modification du cadre législatif et réglementaire, de décision d'arbitrage ou de justice, les Parties s'engagent, en tant que de besoin, à introduire les adaptations nécessaires au Contrat. Les Parties respectent les dispositions législatives et réglementaires applicables.

33.3. Suspension et résiliation du Contrat

Le Client tient le Prestataire informé, dans les plus brefs délais, de l'engagement par les autorités compétentes de toute procédure susceptible d'aboutir à la suspension, au retrait ou au non-renouvellement de sa licence d'entreprise ferroviaire ou de son certificat de sécurité, ainsi que du résultat de ces procédures pouvant avoir une incidence sur l'exécution du Contrat. Il tient également le Prestataire informé des modifications et renouvellements intervenant au titre de sa licence d'entreprise ferroviaire et de son certificat de sécurité pouvant avoir incidence sur l'exécution du Contrat.

Il produit au Prestataire les documents correspondants dans les quinze (15) jours calendaires suivant leur réception.

Le présent Contrat peut être suspendu ou résilié dans les cas ci-après énumérés :

- en cas de non-respect par une Partie de l'une quelconque de ses obligations, l'autre Partie pourra lui adresser une mise en demeure, par lettre recommandée avec accusé de réception, de mettre un terme aux manquements constatés dans un délai de quinze (15) jours et de faire valoir toutes les mesures prises pour éviter qu'elles ne se reproduisent.
Si cette mise en demeure reste sans effet à l'issue de ce délai, le présent Contrat pourra être résilié de plein droit. La Partie qui n'a pas respecté ses obligations ne pourra réclamer aucune indemnité ;
- en cas de suspension ou perte/retrait de la licence d'entreprise ferroviaire ou du certificat de sécurité du Client. Dans ce cas, la date de suspension ou de résiliation du Contrat est la date de l'arrêté ou de la décision de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ou de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ;
- en cas de suspension ou perte/retrait de l'agrément de sécurité du Client. Dans ce cas, la date de suspension ou de résiliation du Contrat est la date de l'arrêté ou de la décision de l'EPSF ;
- en cas de survenance d'un événement de force majeure. Dans ce cas, la Partie affectée par le cas de force majeure s'engage à aviser l'autre Partie dans les meilleurs délais de la survenance et de la fin du cas de force majeure. Les obligations respectives des Parties sont suspendues en tout ou partie jusqu'au rétablissement des conditions normales d'exécution du présent Contrat. Si les circonstances de force majeure se poursuivent au-delà d'une période de trente (30) jours consécutifs, les Parties se consulteront pour définir si le Contrat doit être poursuivi et dans quelles conditions. Au-delà d'un délai de soixante (60) jours d'interruption pour cause de force majeure, chaque Partie peut choisir de mettre fin au Contrat par lettre recommandée avec accusé de réception envoyée à l'autre Partie et ce sans indemnité.

Dans les deux derniers cas, la suspension ou la résiliation ne donne lieu au versement d'aucune indemnité au Client.

Tous les frais occasionnés par les commandes du Client auprès du Prestataire qui n'auront pu être exécutées en raison d'une suspension ou d'une résiliation du présent contrat du fait du Client seront remboursés au Prestataire par le Client dans un délai d'un (1) mois.

34. LOI APPLICABLE

Le présent Contrat est soumis à la loi française, il est rédigé dans son intégralité en langue française.

35. LITIGES

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable tout litige relatif à l'existence, la validité, l'interprétation, l'exécution, l'adaptation et/ou la résiliation du présent Contrat.

A défaut de règlement amiable et après constat formalisé du désaccord, la Partie la plus diligente pourra saisir, le cas échéant, les tribunaux de Paris.

36. ÉLECTION DE DOMICILE

Le Client et le Prestataire élisent domicile à l'adresse de leur siège social pour l'envoi de toute correspondance écrite, sauf stipulation contraire.

En cas de changement de délégataire(s) et/ou de coordonnées bancaires, postales, électroniques, de télécopie ou téléphoniques, le Client et le Prestataire ont obligation de le notifier par voie de lettre recommandée avec accusé de réception ou par tout autre moyen permettant d'attester de la réception avec respect d'un préavis de quinze (15) jours.

Fait à _____, le _____

Pour le Prestataire	Pour le Client,
Nom [A compléter] Fonction Directeur Risques, Audits, Sécurité, Sûreté	Nom [A compléter] Fonction [A compléter]

Liste des annexes

Annexe 1 : Bon de commande

Annexe 2 : Modèle de bon de commande spécifique

Annexe 3 : Protocole de Coordination

Annexe 4 : Liste des Responsables de Production des DZS

Annexe 5 : Listing des personnes habilitées

Annexe 6 : Revue Client

Annexe 7 : Reporting Client

Annexe 1 : Bon de commande

(Spécifique en fonction du client)

Annexe 2 : Modèle de bon de commande spécifique

Direction de la Sûreté Ferroviaire

11 Avenue de Maubeuge
75010 Paris

Date :

Bon de Commande

Nom du Client

Adresse du Client

Objet : Commande DRS

Commande d'un volume d'heures réalisées par le service interne de sécurité de SNCF.

Client	Heures
Montant total	

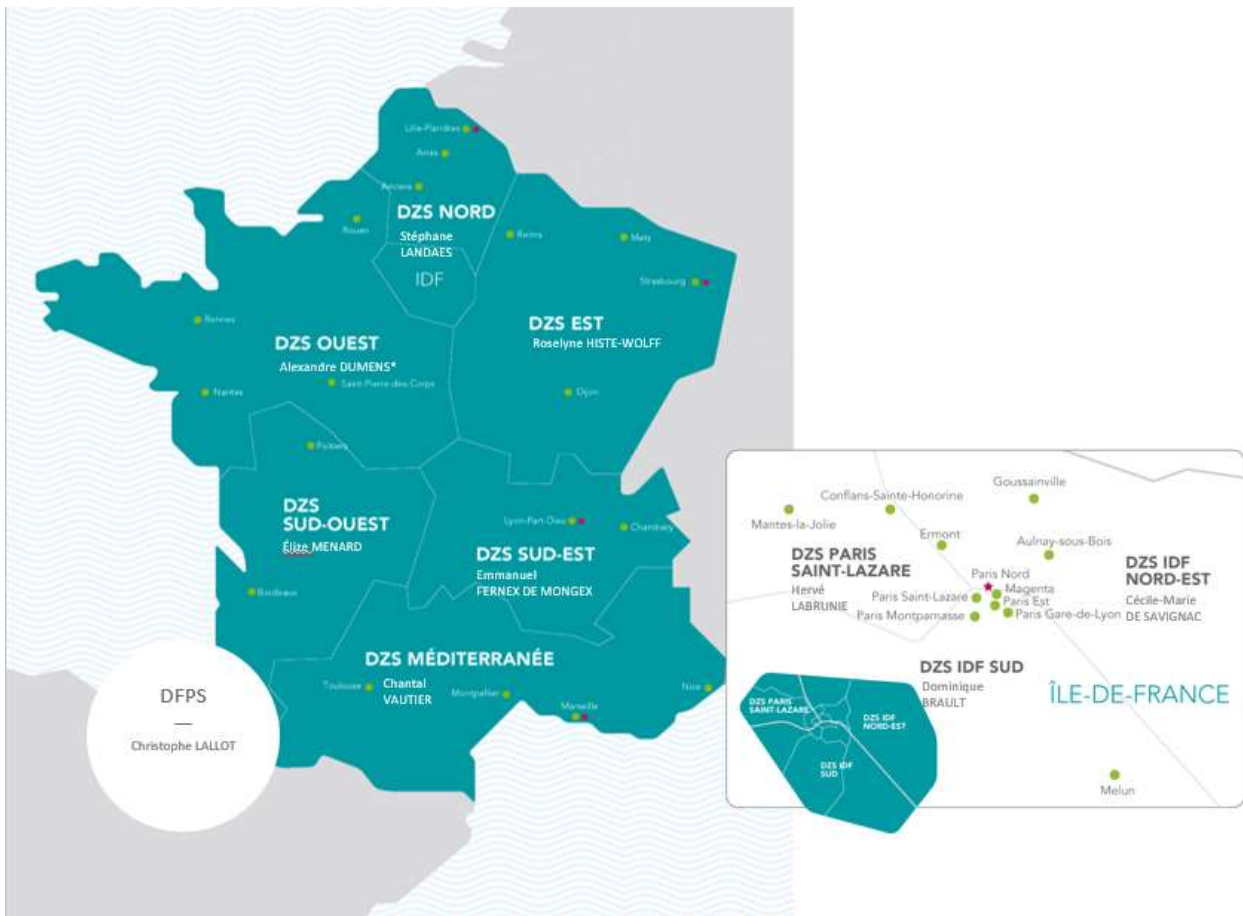
Condition de règlement : à facturation
Date limite de règlement :

Direction de la Sûreté Ferroviaire – 116 Avenue de Maubeuge 75010 Paris



(Spécifique en fonction du client)

Annexe 4 : Liste des Responsables de Production des DZS



Annexe 5 : Listing des personnes habilitées

(Spécifique en fonction du client)

REVUE NATIONALE STRATÉGIQUE PÉRIMÈTRE XXX

date

DIRECTION DE LA SURETE
DIFFUSION LIMITÉE – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



1 EVOLUTION FAITS SURETÉ

2 PRODUCTION SUGE

3 ZOOM SUR LES PRESTATIONS DE CYNO DÉTECTION

4 PARTAGE D'ACTUALITÉ

5 PERSPECTIVES 2023/2024

DIFFUSION LIMITÉE –



ÉVOLUTION FAITS SURETÉ

DIRECTION DE LA SURETÉ
DIFFUSION LIMITEE – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



ÉVOLUTION FAITS SURETÉ

DES FAITS SÛRETÉ EN DIMINUTION SUR VOTRE PÉRIMÈTRE

Chiffres clés cumulé août 2022

Faits sûretés	Nombre de découvreurs
... ↑ ...%	... ↑ ...%

...% des faits sûreté sont remontés par des agents de la SUGE
Répartition des découvreurs

Commentaire

Evolution des faits sûreté cumulé août 2022*

A vertical stack of five icons representing different types of security incidents: a briefcase (yellow), a person (green), a train (yellow), a hand (red), and a train (blue).

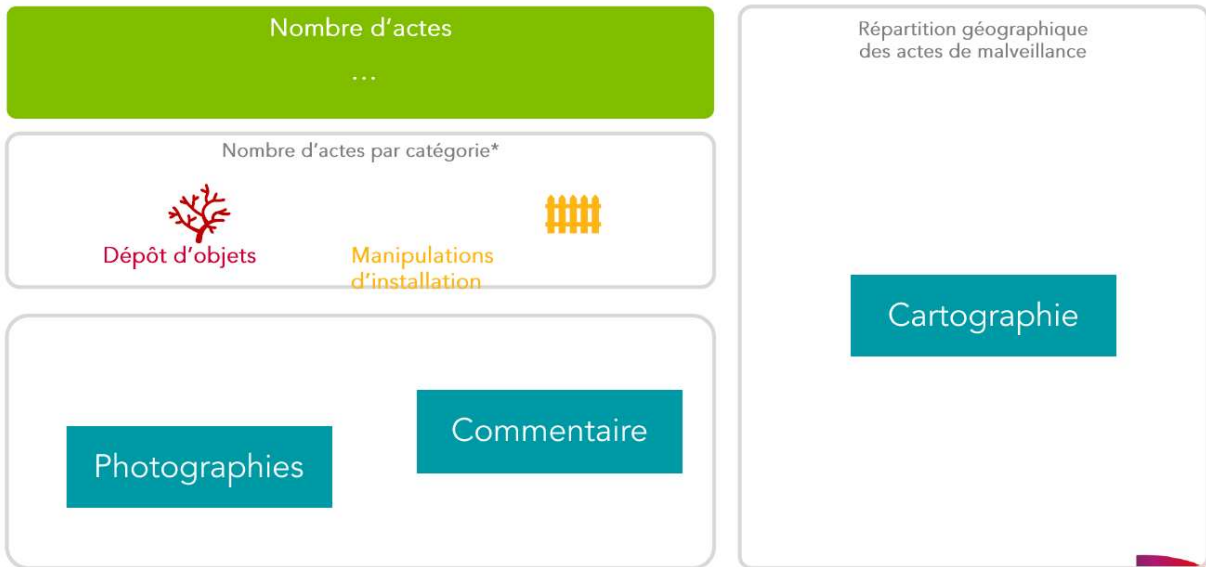
Variation exprimée par rapport au cumulé août 2021*

Légende : Part de découvreurs
Nombre de découvreurs
↑ ↓ Variation / cumulé août 2021

DIFFUSION LIMITEE –



FOCUS : LES ACTES DE MALVEILLANCE



*Variation exprimée par rapport à 2021



PRODUCTION SUGE



UNE PRODUCTION EN PHASE AVEC L'OBJECTIF

Objectif cumulé août 2022 Commande ...h	Réalisé cumulé août 2022 Production Taux de production ...h ...%
--	---

Prévision accostage production à fin 2022 Commande annuelle xxx Projection Réalisé 2022 xxx Ecart - xxx - xxx%	Evolution écart objectif/réalisé par zone	Evolution de la production
--	--	-----------------------------------

DIFFUSION LIMITÉE – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022

Légende : Production
Objectif
↑ ↓ Variation

Légende : 2021 2022
Objectif



NOS PRESTATIONS A VOTRE SERVICE

Commentaire	
Evolution des gestes métiers cumulé août 2022*	Prestations réalisées cumulé août 2022

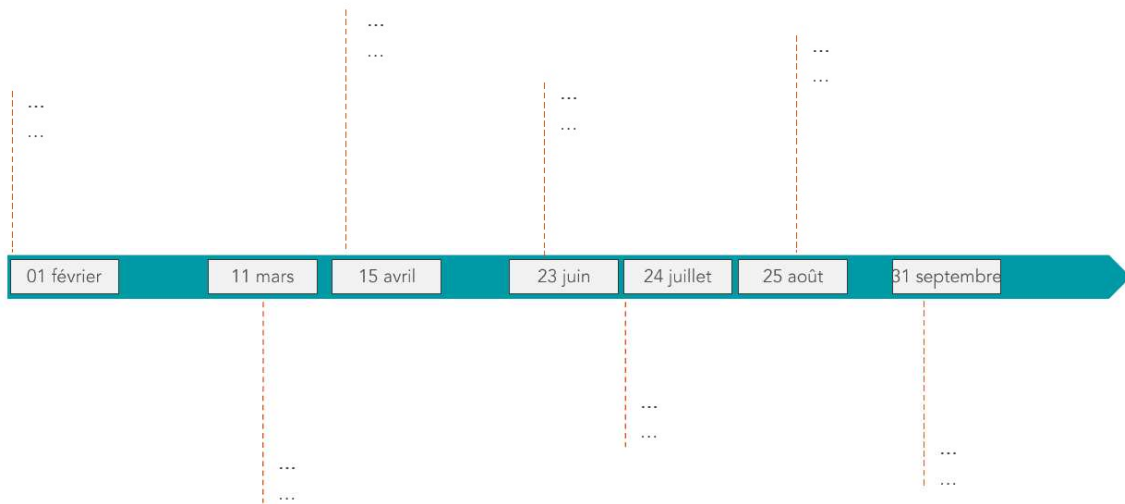
DIFFUSION LIMITÉE –

Variation exprimée par rapport au cumulé août 2021*



PRODUCTION SUGE

FLASH SUR DES INFOS MARQUANTES



DIFFUSION LIMITEE -



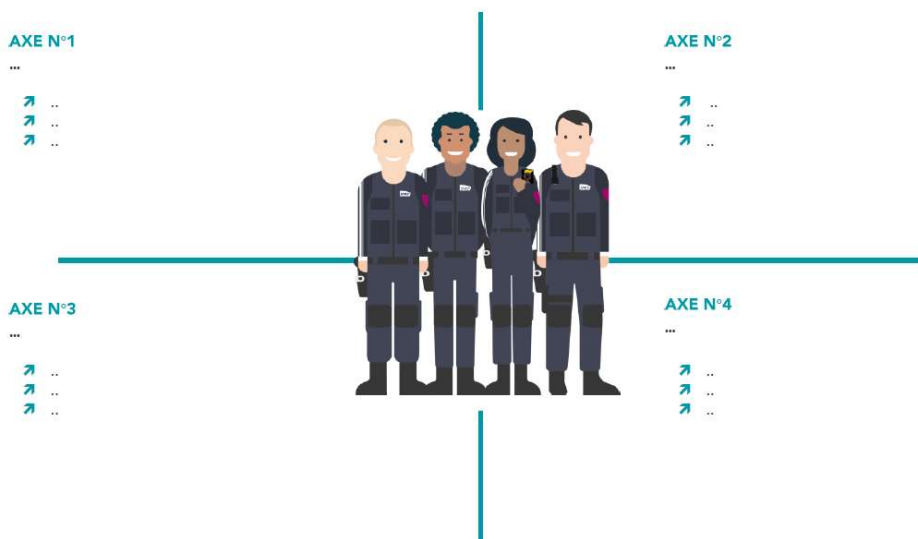
PARTAGE D'ACTUALITÉ

DIRECTION DE LA SURETE
DIFFUSION LIMITEE - JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



PARTAGE D'ACTUALITE

NOS AMBITIONS COMMUNES

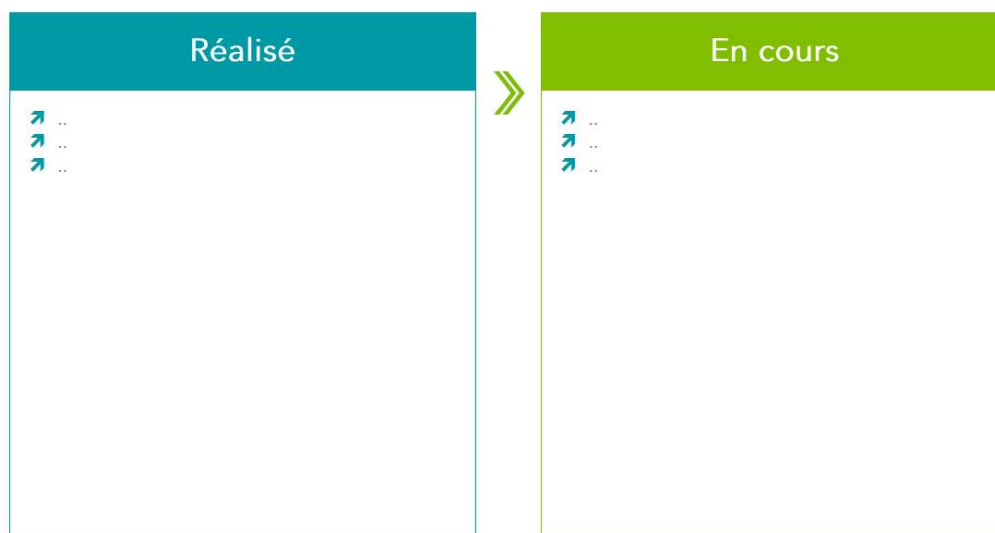


DIFFUSION LIMITEE - JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



PARTAGE D'ACTUALITE

NOS AVANCÉES EN 2022



DIFFUSION LIMITEE -



PARTAGE D'ACTUALITE

VISION CLIENT ... : SUJET ...



> ...
...



> ...
...



> ...
...

DIFFUSION LIMITEE -



PERSPECTIVES 2023/2024

DIRECTION DE LA SURETE
DIFFUSION LIMITEE - JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



PRÉPARATION AUX GRANDS ÉVÉNEMENTS

2023



...



2024

...



...

DIFFUSION LIMITÉE

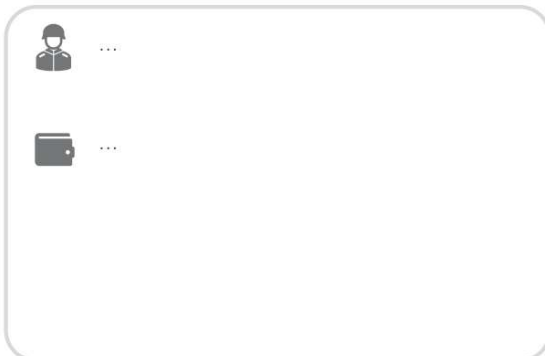


APERÇU GLOBAL DE LA COMMANDE 2023 : UNE COMMANDE EN BAISSÉ

Objectif annuel 2023

Commande - ...h par rapport à 2022
...h

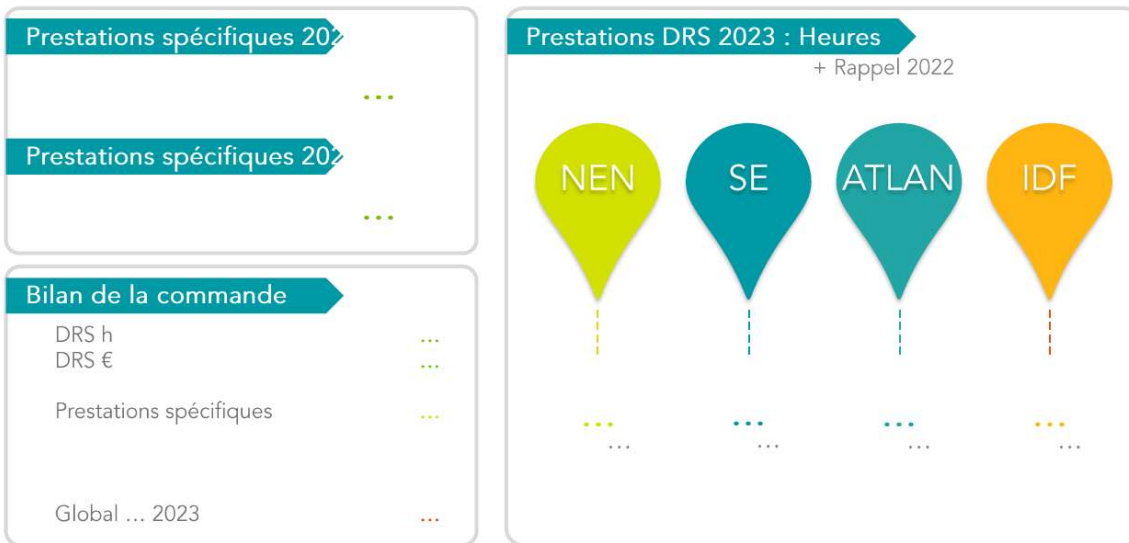
Rappel trajectoire financière 2021-2024



DIFFUSION LIMITÉE



ZOOM SUR LES PRÉVISIONS DE COMMANDE



DIFFUSION LIMITÉE –



MERCI



REVUE NATIONALE OPÉRATIONNELLE

22 SEPTEMBRE 2022

DIRECTION DE LA SÛRETÉ – DIRECTION CLIENTS MARKETING COMMUNICATION
1 – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022
Diffusable



- 1 PRODUCTION SUGE
- 2 ZOOM SUR LES PRESTATIONS DE CYNO DÉTECTION
- 3 EVOLUTION FAITS SURETÉ
- 4 PARTAGE D'ACTUALITÉ

Diffusable



PRODUCTION SUGE

DIRECTION DE LA SURETE
3 – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



PRODUCTION SUGE

LES MISSIONS RÉALISÉES À VOTRE BÉNÉFICE

Objectif août 2022

Commande

Réalisé août 2022

Production

Taux de production
cumulé/objectif S1
2022

Evolution écart objectif/réalisé par
zone

Commentaire

DIRECTION DE LA SURETE
4 – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022

Légende Prod. réalisée
Obj. période
↑ ↓ Variation / cumulé août 2021



UNE PRODUCTION CUMULÉE LÉGÈREMENT EN DEÇÀ DE L'OBJECTIF

Objectif cumulé août
2022
Commande

Réalisé cumulé août
2022
Production
Taux de production cumulé/objectif S1
2022

Commentaire

Evolution de la production

5 – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022

Légende : 2021 2022
— Objectif



DES GESTES METIERS EN HAUSSE

Commentaire

Evolution des gestes métiers cumulé août
2022*

Détail du top 5 en nombre

Interpellatio
PV
Intervention

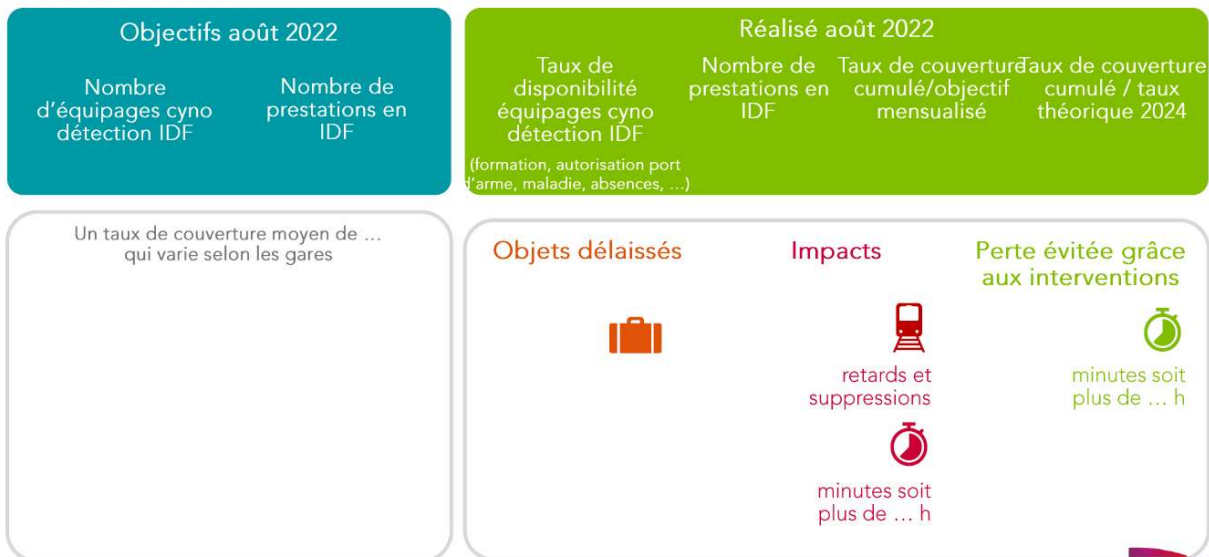
Variation exprimée par rapport au cumulé août 2021*



Exemple de zoom, celui-ci sera dépendant de la volonté du client

ZOOM SUR LES PRESTATIONS DE CYNO DÉTECTION

UNE PRESTATION INCONTOURNABLE AU REGARD DES IMPACTS VOYAGEURS



Diffusable



EVOLUTION FAITS SURETÉ

DIRECTION DE LA SURETE
9 — JEUDI 3 NOVEMBRE 2022
Diffusable



L'évolution des faits suivante est un exemple. Cette analyse prendra en considération les besoins clients.



DES FAITS SÛRETÉ EN DIMINUTION SUR VOTRE PÉRIMÈTRE

Chiffres clés cumulé août 2022

Faits sûretés

Nombre de découvreurs

...% des faits sûreté sont remontés par des agents de la SUGE :

Commentaire

Evolution des faits sûreté cumulé août 2022*



Variation exprimée par rapport au cumulé août 2021*

Légende : Part de découvreurs
Nombre de découvreurs
↑ ↓ Variation / cumulé août 2021



Diffusible

LES ACTES DE MALVEILLANCE

Nombre d'actes

Nombre d'actes par catégorie*

 Dépôt d'objets

 Manipulations d'installation

Photographies

Commentaire

Répartition géographique des actes de malveillance

Cartographie

*Variation exprimée par rapport à 2021



FOCUS

Faits les plus représentés en volume sur les gares XXX

Evolution de la production sur les gares XXX

Illustration

Commentaire

Evolution des faits dans les gares XXX

Cartographie

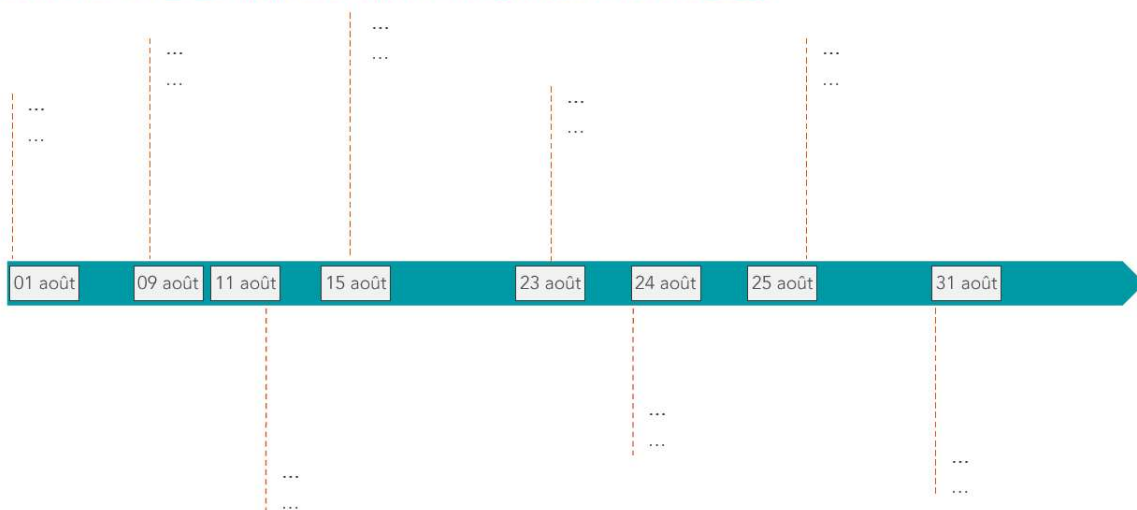
Diffusable

Légende Prod. réalisée
Variation / cumulé août
2021

*Variation exprimée par rapport au cumulé août 2021



FLASH SUR DES INFOS MARQUANTES AOÛT 2022



13

Diffusable

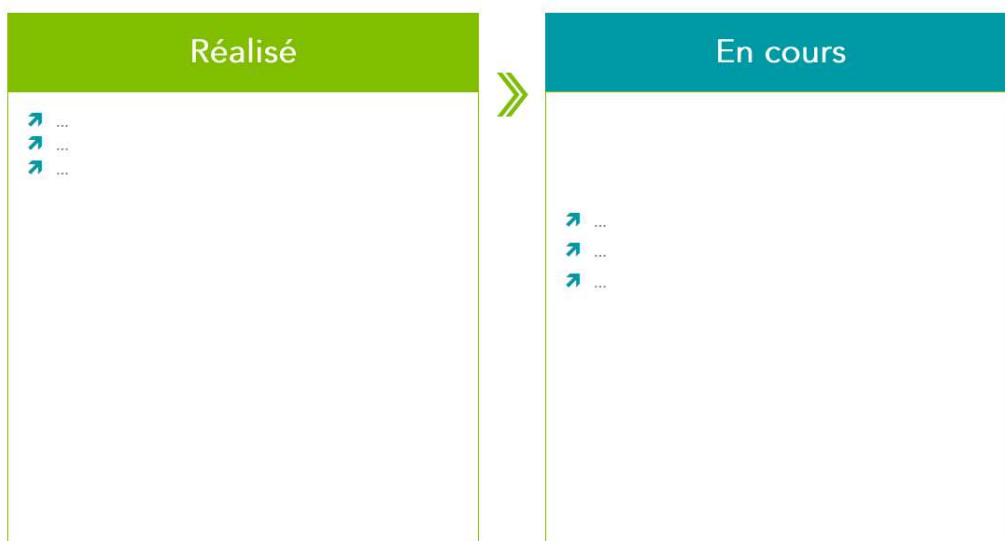


PARTAGE D'ACTUALITÉ

DIRECTION DE LA SURETE
14 – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022



PARTAGE D'ACTUALITE NOS AVANCÉES EN 2022



MERCI

DIRECTION DE LA SÛRETÉ – DIRECTION CLIENTS MARKETING COMMUNICATION
16 – JEUDI 3 NOVEMBRE 2022
Diffusable

