



DOCUMENT DE RÉFÉRENCE SÛRETÉ SNCF

Applicable du 13-12-2026 au 31-12-2027

Version projet

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT
EDITO
PREAMBULE
GLOSSAIRE

1. ORGANISATION DU SERVICE INTERNE DE SECURITE SNCF.....	6
1.1. Entités opérationnelles et de commandement.....	6
1.2. Services complémentaires	7
2. LES PRESTATIONS REGULEES DE SURETE	8
2.1. Liste des prestations proposées selon les clients.....	8
2.2. Détail des prestations	8
2.1.1 Sécurisation des espaces de transport	8
2.1.2 Sécurisation des espaces non accessibles au public.....	9
2.1.3 Sécurisation des personnels en contact avec le public.....	10
2.1.4 Sécurisation des concessions	10
2.1.5 Sécurisation des véhicules de transport.....	11
2.1.6 Sécurisation des lignes et installations ferroviaires.....	12
2.1.7 Missions d'expertise	12
2.1.8 Cynodétection.....	13
3. EXECUTION DES PRESTATIONS REGULEES DE SURETE.....	14
3.1. Déclenchement des prestations.....	14
3.2. Modalités d'exécution des prestations	14
3.1.1 Composition des équipes	14
3.1.2 Misions en tenue, en civil et missions sur la voie publique	14
3.1.3 Moyens opérationnels.....	15
3.3. Modification du programme de prestations	15
4. TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ REGULÉES.....	17
4.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE TARIFICATION	17
4.2. PRIX DES PRESTATIONS DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE.....	17
4.2.1. Prestations de sécurisation et d'expertise	17
4.2.2. Prestations de cynodétection.....	18
4.2.2.1. Dispositif annuel mutualisé de cynodétection	18
4.2.2.1.1. Définition d'un dispositif annuel mutualisé.....	18
4.2.2.1.2. Tarif applicable aux clients finançant un dispositif annuel mutualisé de cynodétection	18
4.2.2.1.3. Tarif applicable aux clients utilisateurs d'un dispositif annuel mutualisé de cynodétection mais non souscripteurs au financement mutualisé	19

4.2.2.2. Prestation ponctuelle d'un équipage de cynodétection, en dehors d'un dispositif annuel mutualisé et tarification applicable 19

5. FACTURATION 19

6. POLITIQUE DE CONFIDENTIALITÉ 20

VERSION PROJET

PRÉAMBULE

OBJET, PUBLICATION ET VALIDITÉ DU DOCUMENT

Conformément à l'article R. 2251-58 du code des transports (CT), le document de référence et de tarification des prestations de sûreté (DRS) a pour objet de définir les prestations régulées de sûreté proposées par le service interne de sécurité de la SNCF (SIS SNCF), les conditions de leur réalisation et leur tarif.

En application des articles L. 2251-1-1 et R. 2251-54 CT, les personnes à la demande desquelles ces prestations peuvent être fournies par le SIS SNCF sont :

- Les gestionnaires d'infrastructure ;
- Les exploitants d'aménagements de transport public routier accueillant les services de transport routier de substitution ;
- Les exploitants d'installations de service ;
- Les entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national (RFN) ;
- 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.

Conformément à l'article R. 2251-59, le projet de DRS est publié en version « POUR AVIS » sur le site suivant, du 12/06/2026 au 12/07/2026

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

A l'issue de cette période, la SNCF a procédé à une nouvelle publication de son projet de DRS dans une version « PROJET », 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 (ART).

Dans l'attente de cet avis, le SIS SNCF facture ses prestations régulées de sûreté selon le dernier tarif validé par l'ART.

A réception de l'avis conforme de l'ART, la SNCF publie la version « DEFINITIVE » DRS, en précisant sa période de validité (art. R. 2251-63 CT) et procède, si besoin¹, à la régularisation aux tarifs applicables des heures produites et facturées depuis le 13 décembre 2026.

En application de l'article R. 2251-62 CT, la version « DEFINITIVE » du DRS peut être révisée en tant que de besoin, après nouvel avis conforme de l'ART.

¹ Si l'avis conforme de l'ART intervient après le 13-12-2026

GLOSSAIRE

- ART : Autorité de Régulation des Transports
- COGC : Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
- CT : Code des Transports
- DNSF : Dirigeant National Sûreté Ferroviaire
- DFPS : Direction des Forces Projetables Spécialisées
- DPF : Domaine Public Ferroviaire
- DRS : Document de référence et de tarification des prestations de sûreté (ou Document de Référence Sûreté)
- DZS : Direction de Zone Sûreté
- PCNS : Poste de Commandement National Sûreté
- 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
- SEZAF : Dispositif de Sécurisation de Zones par Alarmes Fixes
- SEZAM : Dispositif de Sécurisation de Zones par Alarmes Mobiles
- SIS : Service Interne de Sécurité SNCF
- SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

1. ORGANISATION DU SERVICE INTERNE DE SECURITE SNCF

1.1. Entités opérationnelles et de commandement

Pour assurer sa mission et réaliser de la manière la plus optimale possible ses prestations régulées de sûreté, le SIS SNCF s'appuie sur l'organisation suivante :

- **Une direction**, chargée d'assurer le déploiement, le pilotage et la coordination nationale du SIS SNCF et de ses autres moyens et ressources, en cohérence avec les besoins validés par les clients et les actions menées par les pouvoirs publics. Elle anime les relations avec les partenaires externes nationaux (forces de l'ordre, services de secours, ministère) et gère les relations avec les correspondants nationaux des clients. Elle définit la doctrine d'emploi des agents et veille à son respect, ainsi qu'à celui du code de déontologie. Elle a la charge de la déclinaison des plans gouvernementaux et des autres obligations d'Etat.
- **Un poste de commandement** (PCNS), disponible 24/24 et 7j/7j et chargé de traiter les demandes urgentes présentant une dimension sûreté, en lien avec les centres de commandement de la police, de la gendarmerie et les centres opérationnels des opérateurs ferroviaires (CNO, COGC, etc.). Il dispose, pour le traitement des interventions urgentes, du pouvoir d'engagement et de commandement des équipes opérationnelles du SIS SNCF.
- **Une astreinte nationale** (DNSF), disponible 24/24 et 7j/7j et chargée, en cas de situation de crise territoriale ou nationale d'assurer l'interface avec les centres opérationnels et/ou les astreintes nationales des clients, d'évaluer les conséquences immédiates ou potentielles en termes de sûreté, et de coordonner, en appui du PCNS, l'engagement des moyens de sûreté de la SNCF en complémentarité avec les ressources de l'Etat.
- **Une Direction des Forces Projetables Spécialisées** (DFPS), dont les unités peuvent intervenir sur l'ensemble du territoire national, en renfort des DZS, selon leurs spécialités (chiens de défense, unité civile spécialisée dans la lutte contre les phénomènes de vols à la tire, d'atteinte sexuelle, etc.).
- **Neuf Directions de Zone Sûreté** (DZS), calquées – dans les limites des spécificités ferroviaires - sur les zones de défense de l'Etat et assurant le déploiement, le pilotage et la coordination territoriale des agents du SIS SNCF sur leurs secteurs respectifs.

Accessibilité du PCNS et du DNSF

Dès lors qu'un client commande une prestation régulée de sûreté :

- son personnel peut solliciter le PCNS en temps réel, via son centre opérationnel, pour demander une intervention sûreté en réponse à un acte malveillant qui se commet ou vient de se commettre, ou pour signaler un tel acte.
- son centre opérationnel et/ou son astreinte dirigeante peut solliciter le DNSF en temps réel, en cas de situation de crise territoriale ou nationale.

1.2. Services complémentaires

Les services supports contribuent à l'efficacité du SIS SNCF et à l'amélioration continue des prestations régulées de sûretés.

- **Un service de collecte et d'analyse des faits sûreté (CEZAR & Observatoire)**, chargé de collecter, de mettre qualité et d'analyser les informations liées aux faits sûreté commis au sein des emprises et véhicules des clients du SIS SNCF. Une fois valorisées, les données permettent de suivre l'évolution de la délinquance et d'adapter la programmation des équipes opérationnelles selon les secteurs et les périodes.
- **Un centre de formation (UDSUR)**, certifié QUALIOP, chargé de dispenser la formation initiale et continue aux agents du SIS SNCF.
- **Un département SI**, en charge du développement et du maintien en conditions opérationnelles des applications métier et des systèmes d'informations nécessaires au SIS SNCF.
- **Un service de recherche et d'innovation**, dont les travaux visent à améliorer l'efficacité des prestations régulées fournies par le SIS SNCF, par la recherche, l'expérimentation et le déploiement de nouvelles technologies (vidéo intelligente, etc.).
- **Une équipe de conseillers (police, justice, gendarmerie, relations institutionnelles et partenariats)**, chargés d'assurer la liaison entre les institutions partenaires et le SIS SNCF et de renforcer les bonnes pratiques dans le cadre du continuum de sécurité.
- **Un département spécialisé dans les questions de défense**, notamment en appui de nos clients dans la déclinaison du plan Vigipirate et de l'information des clients en cas de changement de posture.
- **Un service d'analyse et de sensibilisation sur les violences sexuelles et sexistes (VSS)**, chargé d'étudier le phénomène des VSS dans les transports, de définir des actions de sensibilisation et de développer les compétences des personnels des clients dans la prise en charge des victimes.

2. LES PRESTATIONS REGULEES DE SURETE

Le SIS SNCF est chargé, de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger le personnel et le patrimoine de ses clients² et, de façon plus générale, de veiller au bon fonctionnement du service ferroviaire. Il a également pour mission de prévenir les atteintes à l'ordre public et de contribuer à la lutte contre le terrorisme. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est aussi un axe prioritaire de son action.

Les missions du SIS, ainsi que les pouvoirs et prérogatives de ses agents, sont détaillés dans le code des transports. Ils s'expriment dans le cadre de ses prestations régulées de sûreté.

2.1. Liste des prestations proposées selon les clients

Prestations		Gestionnaire d' infrastructure	Gestionnaire d' installation de service	Exploitants ferroviaires	Titulaire d' une convention d' occupation du DPF	Autorité Organisatrice	Exploitant d'aménagements de transport public routier accueillant des services de transport routier de substitution
2.1.1	Sécurisation des espaces de transport accessibles au public	X	X	X		X	X
2.1.2	Sécurisation des espaces non accessibles au public	X	X	X	X	X	X
2.1.3	Sécurisation des personnels en contact avec le public	X	X	X	X	X	X
2.1.4	Sécurisation des concessions				X		
2.1.5	Sécurisation des véhicules de transport	X	X	X		X	X
2.1.6	Sécurisation des lignes et installations ferroviaires	X		X		X	
2.1.7	Missions d'expertise	X	X	X	X	X	X
2.1.8	Cynodétection	X	X	X	X	X	

2.2. Détail des prestations

2.1.1 Sécurisation des espaces de transport

² Dont la liste figure à l'article L. 2251-1-1 CT.

La *sécurisation des espaces de transport* concerne toutes les emprises de transport accessibles au public (gares et dépendances, stations).

Elle peut consister en des missions de sécurisation en gares ou dans ses dépendances accessibles (parking) ou à proximité immédiate de ces dernières, sur la voie publique.

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site (en tenue d'uniforme ou en civil) et/ou par l'intermédiaire d'un dispositif de vidéoprotection.

Lorsqu'elle est effectuée sur site, la prestation consiste : soit en une présence dissuasive dans les espaces (mission en tenue d'uniforme), soit en une présence discrète (mission en civil).

Qu'elle soit réalisée en tenue ou en civil, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Rappeler les règles de vie en gare ;
- Apaiser les situations conflictuelles ;
- Canaliser les flux de voyageurs ou d'usagers ;
- Dissuader la commission d'infractions ;
- Verbaliser les auteurs d'infractions à la police du transport ;
- Exercer une vigilance renforcée à l'égard des objets délaissés et mettre en œuvre la procédure idoine en cas de découverte d'un tel objet ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Procéder à des injonctions de sortir des emprises, en recourant éventuellement à contrainte ;
- Mettre en œuvre des contrôles de sûreté (inspections et fouilles de bagages, palpations administratives) ;
- Appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants.

2.1.2 Sécurisation des espaces non accessibles au public

La *sécurisation des espaces non accessibles au public* concerne toutes les emprises dont l'accès est réservé au personnel autorisé (locaux administratifs, installations de service non ouvertes au public, lieux de stockage, etc.), à l'exception du réseau, de ses dépendances³ et des trains de fret⁴.

Elle s'exerce dans les espaces ou à proximité immédiate de ces derniers, sur la voie publique.

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site (en tenue d'uniforme ou en civil) et/ou par l'intermédiaire d'un dispositif de vidéosurveillance.

Lorsqu'elle est effectuée sur site, la prestation consiste : soit en une présence dissuasive dans les espaces (mission en tenue d'uniforme), soit en une présence discrète (mission en civil).

Qu'elle soit réalisée en tenue ou en civil, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Rappeler les règles de sûreté applicables aux espaces objet de la prestation ;

³ Cf. 2.1.6.

⁴ Cf. 2.1.5.

- Contrôler l'étanchéité des accès et s'assurer de la fermeture des portes ;
- Dissuader la commission d'infractions, notamment les intrusions illicites, les vols et les dégradations;
- Verbaliser les auteurs d'infractions à la police du transport ;
- Procéder à des injonctions de sortir des emprises, en recourant éventuellement à contrainte ;
- Appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants.

2.1.3 Sécurisation des personnels en contact avec le public

La *sécurisation des personnels en contact avec le public* concerne les personnels du client ou de ses prestataires qui, en raison de leur activité en contact avec le public ou du contexte (mouvement sociaux) sont exposés à un risque particulier d'agression.

Elle peut consister, notamment, en des missions de protection des agents de conduite ou en des missions d'appui aux agents de contrôle (lors d'opérations de lutte anti-fraude) ou d'escale (lors des phases d'accueil-embarquement).

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site (en tenue d'uniforme ou en civil) et/ou par l'intermédiaire d'un dispositif de vidéoprotection.

Lorsqu'elle est effectuée sur site, la prestation consiste : soit en une présence dissuasive dans les espaces et moyens de transport (mission en tenue d'uniforme), soit en une présence discrète (mission en civil).

Qu'elle soit réalisée en tenue ou en civil, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Apporter appui et assistance aux personnels du client en exerçant une présence rassurante à leur proximité ;
- Exercer une vigilance renforcée à l'égard des faits susceptibles de perturber la mission conduite par les personnels du client ou de menacer leur intégrité ;
- Rappeler les règles de vie en gare et à bord des véhicules ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Apaiser les situations conflictuelles ;
- Canaliser les flux de voyageurs ou d'usagers ;
- Dissuader la commission d'infractions ;
- Verbaliser les auteurs d'infractions à la police du transport ;
- Exercer une vigilance renforcée à l'égard des objets délaissés et mettre en œuvre la procédure idoine en cas de découverte d'un tel objet ;
- Procéder à des interdictions d'accès aux véhicules ou à des injonctions de descendre des véhicules ou de sortir des emprises, en recourant éventuellement à contrainte ;
- Mettre en œuvre des contrôles de sûreté (inspections et fouilles de bagages, palpations administratives) ;
- Appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants.

2.1.4 Sécurisation des concessions

La *sécurisation des concessions* concerne les espaces des gares de voyageurs ou des autres installations de service reliées au réseau ferré national, faisant l'objet d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire (boutiques, foyer, etc.).

Elle s'exerce dans les espaces concédés ou à proximité immédiate de ces derniers, en gare ou sur la voie publique.

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site (en tenue d'uniforme ou en civil) et/ou par l'intermédiaire d'un dispositif de vidéoprotection.

Lorsqu'elle est effectuée sur site, la prestation consiste : soit en une présence dissuasive dans les espaces concédés (mission en tenue d'uniforme), soit en une présence discrète (mission en civil).

Qu'elle soit réalisée en tenue ou en civil, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Apaiser les situations conflictuelles ;
- Dissuader la commission d'infractions ;
- Verbaliser les auteurs d'infractions à la police du transport (uniquement dans les espaces où la police du transport s'applique);
- Exercer une vigilance renforcée à l'égard des objets délaissés et mettre en œuvre la procédure idoine en cas de découverte d'un tel objet ;
- Procéder à des injonctions de sortir des emprises, en recourant éventuellement à contrainte (uniquement dans les espaces où la police du transport s'applique);
- Appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants.

2.1.5 Sécurisation des véhicules de transport

La *sécurisation des véhicules de transport* concerne tous les véhicules de transport ferroviaire et routier⁵ de personnes et de marchandises, qu'il s'agisse, pour ces derniers, de marchandises classiques, sensibles (tabac, voitures, alcool, etc.) ou dangereuses (armes, explosifs, gaz, matières inflammables, comburantes, matières toxiques ou radioactives, etc.)⁶.

Elle peut consister en des missions de sécurisation à l'arrêt (au départ, à l'arrivée, lors des dessertes intermédiaires, en site de remisage ou de maintenance) ou en ligne (accompagnement de train ou de bus de substitution). S'agissant des convois de marchandises sensibles ou dangereuses ou des bus de substitution, l'accompagnement du transport peut également s'effectuer en véhicule de service depuis la voie publique.

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site (en tenue d'uniforme ou en civil) et/ou par l'intermédiaire d'un dispositif de vidéosurveillance.

Lorsqu'elle est effectuée sur site, la prestation consiste : soit en une présence dissuasive dans les espaces (mission en tenue d'uniforme), soit en une présence discrète (mission en civil).

⁵ S'agissant des services organisés en application du 2° de l'article L. 2121-3 CT.

⁶ La prestation est alors réalisée conformément aux prescriptions du règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses sur le continent européen (RID).

Qu'elle soit réalisée en tenue ou en civil, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Contrôler l'accès des zones de fret et l'intégrité des convois ;
- Dissuader la commission d'infractions, notamment les intrusions illicites, les vols et les dégradations ;
- Rappeler les règles de vie à bord des véhicules et les règles de sûreté applicables au transport faisant l'objet de la prestation ;
- Apaiser les situations conflictuelles ;
- Dissuader la commission d'infractions ;
- Verbaliser les auteurs d'infractions à la police du transport ;
- Exercer une vigilance renforcée à l'égard des objets délaissés et mettre en œuvre la procédure idoine en cas de découverte d'un tel objet ;
- Inciter les voyageurs à l'étiquetage de leurs bagages ;
- Procéder à des interdictions d'accès aux véhicules ou à des injonctions de descendre des véhicules ou de sortir des emprises, en recourant éventuellement à contrainte ;
- Mettre en œuvre des contrôles de sûreté (inspections et fouilles de bagages, palpations administratives) ;
- Appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants.

2.1.6 Sécurisation des lignes et installations ferroviaires

La *sécurisation des lignes et installations ferroviaires* concerne le réseau et ses dépendances non accessibles au public (voies, appareils de voies, ligne de transport et de distribution d'énergie, ouvrages d'art, etc.), qu'ils soient en exploitation ou en travaux.

Elle s'exerce sur le réseau ou à proximité immédiate de ce dernier, sur la voie publique.

Selon leur nature et leur contexte, ces opérations de sécurisation peuvent être réalisées par des équipes sur site (en tenue d'uniforme ou en civil) et/ou par l'intermédiaire d'un dispositif de vidéosurveillance.

Lorsqu'elle est effectuée sur site, la prestation consiste : soit en une présence dissuasive dans les espaces (mission en tenue d'uniforme), soit en une présence discrète (mission en civil).

Qu'elle soit en tenue ou en civil, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Rappeler les règles de sûreté applicables aux espaces objet de la prestation ;
- Contrôler l'étanchéité des accès ;
- Exercer une vigilance renforcée à l'égard des faits susceptibles de présenter un danger ou de perturber les circulation ferroviaires ;
- Dissuader la commission d'infractions, notamment les intrusions illicites, les dégradations, les dépôts d'objets et les actes de sabotage ;
- Verbaliser les auteurs d'infractions à la police du transport ;
- Procéder à des injonctions de sortir des emprises, en recourant éventuellement à contrainte ;
- Appréhender les auteurs de crimes ou de délits flagrants.

2.1.7 Missions d'expertise

Les *missions d'expertise* des équipes du SIS couvrent un large spectre d'actions. Elles visent à :

- Contrôler la robustesse des protections périmétriques des espaces non accessibles au public⁷ et à proposer, voire à installer et à maintenir (s'agissant des systèmes de détection avec retour vidéo de type SEZAM/SEZAF) des solutions de sécurisation adaptées en cas de faille identifiée ;
- Répondre aux réquisitions des autorités judiciaires pour le compte du client (recherche et extraction de vidéo, recherche et extraction de données relatives aux paiements, aux titres de transports, etc.) ;
- Traiter les demandes afférentes aux dispositifs de vidéoprotection (compte rendu de visualisation, anonymisation des images, exercice du droit d'accès, etc.).
- Assurer des actions pédagogiques et de sensibilisation aux problématiques de sûreté.

Les missions d'expertises peuvent être réalisées par des équipes en tenue d'uniforme ou en civil.

2.1.8 Cynodétection

La *cynodétection* a pour objet la détection de matières explosives dans le domaine des transports ferroviaires ou guidés⁸.

Elle est possible dans tous les véhicules et emprises de transport ferroviaire, y compris sur le réseau et à l'intérieur des espaces des gares de voyageurs ou des autres installations de service reliées au réseau ferré national faisant l'objet d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire.

Elle peut consister en une intervention sur un objet délaissé (à l'exception des sacs vides, objets de petite taille n'excédant pas 1 cm d'épaisseur, ou des bagages ouverts dont on peut observer tout le contenu) ; en une intervention sur un objet hors gabarit préalablement à son introduction dans une zone à accès réglementé de la liaison fixe transmanche ; ou en une intervention dans le cadre de la fouille préventive d'une zone dans le cadre d'événements exceptionnels (« stérilisation de zone »).

Chaque prestation est réalisée par une équipe cynotechnique constituée d'un maître-chien et de son chien. Lorsqu'elle est assurée par un maître-chien appartenant au SIS SNCF, l'équipage est accompagné, lors de son intervention sur un objet délaissé, sur une zone à stériliser ou sur un objet hors gabarit, d'une équipe opérationnelle de Sûreté Ferroviaire.

En vue de mettre en évidence l'existence d'un risque lié à la présence de matières explosives, la prestation comprend la faculté de mettre en œuvre, notamment, les actions suivantes :

- Reconnaissance visuelle du maître-chien à la recherche d'éléments suspects laissant présager la présence d'un engin explosif ou d'un danger ;
- Recherche olfactive du chien sur l'objet délaissé ou hors gabarit, ou sur le mobilier et l'immobilier de la zone à stériliser.

⁷ Parmi lesquels figurent notamment les sites de remisages des métaux.

⁸ Art. R. 1632-17 CT.

3. EXECUTION DES PRESTATIONS REGULEES DE SURETE

La réalisation des prestations est laissée à l'arbitrage du SIS SNCF en fonction du contexte de sûreté et de la priorisation des missions formulées et validées avec le client et ce, dans le respect du volume global commandé.

3.1. Déclenchement des prestations

Les agents du SIS SNCF peuvent être engagés dans l'exécution d'une prestation régulée de sûreté soit de façon programmée, soit de façon non-programmée :

- **Interventions programmées** : Les agents réalisent un programme de prestations préalablement définies, répondant aux demandes contractuellement exprimées par les clients au regard de leurs besoins ;
- **Interventions non programmées** : Les agents peuvent être engagés de façon non-programmée dans l'exécution d'une prestation régulée de sûreté selon les modalités suivantes :
 - Sur appel du PCNS ou sur décision de l'équipe, pour répondre à un événement urgent nécessitant leur assistance ou pour faire cesser une infraction ;
 - Sur sollicitation de son client, pour répondre à un besoin particulier qui n'avait pas été anticipé et programmé ;
 - A l'initiative du SIS SNCF, pour répondre à un besoin particulier du client qui n'avait pas été anticipé et programmé

3.2. Modalités d'exécution des prestations

3.1.1 Composition des équipes

La composition des équipes est déterminée par l'encadrement du SIS SNCF, selon le contexte (de temps et de lieu) et la nature de la mission. Elle doit permettre aux équipes d'assurer pleinement leurs prestations régulées de sûreté tout en garantissant la sécurité des agents qui les composent.

Lorsqu'elle évolue à proximité d'une autre équipe de Sûreté Ferroviaire, de policiers, de militaires ou de douaniers, une équipe peut, *a minima*, être composée de deux agents⁹

En moyenne au national, les prestations régulées de sûreté (hors cynodétection) sont réalisées par des équipes de 3.5 agents.

3.1.2 Missions en tenue, en civil et missions sur la voie publique

⁹ Sauf éventuellement en cas de mission d'expertise.

Par principe, les agents du SIS SNCF exercent leur mission en tenue d'uniforme (article L.2251-3 CT) dans les espaces (emprises et véhicules) nécessaires à l'exploitation des services de transport (art. L. 2251-1-1 CT), dans les zones d'interconnexion des réseaux de la SNCF et de la RATP (art. L. 2251-1-3 CT) et dans les espaces faisant l'objet d'une convention d'occupation du domaine public ferroviaire dans une gare de voyageurs ou une autre installation de service reliée au réseau ferré national (art. L.2251-1-1 CT).

Par dérogation, lorsque la nature de la prestation le justifie, ils peuvent également exercer leur mission en dispense du port de la tenue ou sur la voie publique, dans les conditions définies par le code des transports (articles R.2251-31 à R.2251-34 et R. 2251-28 à R. 2251-30 CT).

3.1.3 Moyens opérationnels

Pour l'exécution des prestations régulées de sûreté, les agents du SIS SNCF disposent des moyens opérationnels suivants :

- **Caméras individuelles** : chaque équipe est dotée *a minima* d'une caméra-piéton permettant, notamment, de prévenir la survenance d'incidents au cours de ses interventions (art. L. 2251-4-1 CT) ;
- **Armes** : qu'ils interviennent en tenue ou en civil, les agents du SIS SNCF sont dotés d'armes de catégorie B (arme à feu, générateur d'aérosols incapacitants lacrymogènes > 300ml) et d'armes de catégorie D (bâton de défense, générateur d'aérosols incapacitants lacrymogènes < 300ml).

Selon le contexte (de temps et de lieu) et la nature de la mission, les équipes peuvent également utiliser ou se voir adjoindre les moyens opérationnels suivants :

- **Chiens de défense** : ils renforcent la protection de l'équipe et son pouvoir de dissuasion tout en constituant une alternative efficace à l'usage des armes de dotation dans certains contextes opérationnels.
- **Agents déportés** : les agents déportés renforcent l'agilité opérationnelle des équipes en les alertant sur les faits sûreté se commettant dans leur périmètre d'intervention et en les orientant. Les agents déportés peuvent exercer sur site (agent de reconnaissance sûreté) ou à distance par l'intermédiaire d'un système de vidéoprotection (vidéopatrouilleur).
- **Systèmes de vidéosurveillance mobiles** : à l'instar des agents déportés, les systèmes de vidéoprotection mobiles élargissent la capacité de surveillance des équipes en permettant la détection de faits sûreté (intrusions) sur leur périmètre d'intervention.
- **Drones** : ils sont utilisés pour effectuer des missions de surveillance aérienne en appui des équipes au sol. Ils permettent également la réalisation de recherches sur un espace prédéfini, en vue de confirmer une information ou un renseignement stratégique.
- **Véhicules de service** : les véhicules de service du SIS SNCF ont le statut de « véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage » et sont équipés d'avertisseurs sonores et lumineux.

3.3. Modification du programme de prestations

La commande d'une prestation et sa programmation ne remettent pas en cause la capacité de réponse du SIS SNCF en cas d'événement sûreté justifiant son intervention urgente.

Ainsi, face à un besoin d'intervention inopinée, une équipe peut être dévoyée de son programme de prestations pour être engagée au bénéfice d'un client non prévu audit programme ou pour assurer, au regard des nécessités de l'intérêt général et du service public, des missions bénéficiant à l'ensemble des acteurs du système ferroviaire.

L'exécution d'une prestation programmée peut également être annulée ou interrompue en cas de force majeure, notamment en cas de demande expresse des services d'incendie ou de secours ou de l'autorité publique (conformément aux dispositions du premier alinéa à l'article R.2251-55).

En cas de non-exécution d'une prestation programmée, le SIS SNCF propose au client une reprogrammation de la prestation. A défaut, la prestation n'est pas facturée.

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.

VERSION PROJET

4. TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ RÉGULÉES

4.1. 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. Le socle opérationnel
 - a. Les coûts des entités de commandement, dont le Poste de Commandement National Sûreté (PCNS) et le Dirigeant National Sûreté Ferroviaire (DNSF) ;
 - b. Les autres coûts du socle (Service de collecte et d'analyse des faits sûreté, Centre de formation, Appui à la déclinaison des plans gouvernementaux, etc.) ;
3. Les frais généraux.

4.2. PRIX DES PRESTATIONS DE LA SÛRETÉ FERROVIAIRE

Les prestations sont décrites au 2. du présent document. Leurs tarifs intègrent la structure de coûts citée au 4.1. à laquelle on ajoute un bénéfice raisonnable.

4.2.1. Prestations de sécurisation et d'expertise

Les coûts et les tarifs des prestations, fonction du volume de production, sont réactualisés chaque année sur la 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.

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.

Type de prestation		Tarif horaire
2.1.1	Sécurisation des espaces de transport accessibles au public	101,66
2.1.2	Sécurisation des espaces non accessibles au public	
2.1.3	Sécurisation des personnels en contact avec le public	
2.1.4	Sécurisation des concessions	
2.1.5	Sécurisation des véhicules de transport	
2.1.6	Sécurisation des lignes et installations ferroviaires	
2.1.7	Missions d'expertise	

4.2.2. Prestations de cynodétection

4.2.2.1. Dispositif annuel mutualisé de cynodétection

4.2.2.1.1. Définition d'un dispositif annuel mutualisé

On entend par « dispositif annuel mutualisé de cynodétection » l'ensemble des moyens mis en œuvre pour satisfaire le besoin de cynodétection exprimé par un ou des clients sur un secteur déterminé (gare ou ensemble de gares). Le dispositif annuel mutualisé est ainsi défini par son périmètre (gare(s)) et les créneaux (jours et horaires) couverts par le ou les équipages mobilisés pour assurer la prestation de cynodétection demandée.

4.2.2.1.2. Tarif applicable aux clients finançant un dispositif annuel mutualisé de cynodétection

Le tarif des prestations est fonction de la définition précise du dispositif annuel mutualisé annuel demandé par le client demandeur ou collégalement par les clients demandeurs. Il est réactualisé chaque année sur la base des derniers éléments comptables disponibles et des éléments prévisionnels connus.

L'ensemble des prestations demandées est mesuré par l'unité d'œuvre « journée de prestation ». Une journée de prestation correspond à la présence d'un équipage cynodétection (maître-chien + chien) dans une gare sur une journée de 7 h 45 mn. La journée de prestation comprend toutes les interventions nécessaires au bénéfice des clients souscripteurs, dans le cadre des missions et prérogatives de la cynodétection. Le coût d'accompagnement des équipages cynodétection armés, lors de leurs interventions, par l'équipe opérationnelle de sûreté ferroviaire est intégré dans le coût complet de la prestation facturée.

La journée de prestation et les éventuelles interventions réalisées au cours de celle-ci constituent **la prestation socle** de la cynodétection. Le nombre de journées de prestations socle fixées pour l'année constitue le montant facturable au titre du dispositif annuel mutualisé de cynodétection du ou des clients demandeurs.

Conformément aux termes de l'article R. 2251-68 CT, tout besoin additionnel à cette prestation socle (programmation d'une journée de prestation supérieure à 7h45 ou toute demande spécifique nécessitant la mise en œuvre de moyens complémentaires à la prestation socle), est réalisé sur devis, en fonction des possibilités et disponibilités des équipages de la Sûreté Ferroviaire. Les devis sont réalisés sur les mêmes principes tarifaires que la prestation socle, à savoir les coûts complets ainsi qu'un bénéfice raisonnable. Ils sont communiqués à l'ART sur demande. Un dispositif annuel mutualisé de cynodétection peut donc également être composé de ces prestations spécifiques.

Le dispositif ainsi défini peut-être financé conjointement par plusieurs clients, chacun devenant alors souscripteur au financement de ce dispositif annuel mutualisé. La facturation des prestations socles ou spécifiques du dispositif annuel mutualisé s'effectue alors selon les principes de partage proposés par la Sûreté Ferroviaire ou selon toute autre règle de partage définie par accord entre les clients souscripteurs.

Type de prestation		Tarif 2026 élémentaire journée de prestation socle d'un dispositif annuel mutualisé
2.1.8	Cynodétection – Tarif élémentaire, prestation socle, souscription au dispositif annuel mutualisé	1 175

4.2.2.1.3. Tarif applicable aux clients utilisateurs d'un dispositif annuel mutualisé de cynodétection mais non souscripteurs au financement mutualisé

Afin d'assurer le bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, tout signalement d'un objet délaissé peut donner lieu à l'intervention de l'équipage de cynodétection présent en gare (ou sur le secteur), que le client concerné par l'objet soit ou non financeur du dispositif mutualisé concerné.

Chaque intervention sur un objet délaissé réalisée au bénéfice d'un client non-financeur lui est facturée au tarif de la prestation socle de ce dispositif.

Le chiffre d'affaires réalisé et perçu dans le cadre de ces interventions est rétrocédé, en fin d'exercice, à hauteur de 90% au(x) client(s) ayant financé le dispositif annuel mutualisé concerné.

Type de prestation		Tarif 2026 élémentaire de l'intervention sur OD pour un client non-souscripteur
2.1.8	Cynodétection – Tarif de chaque intervention sur OD réalisée au bénéfice d'un client non-souscripteur au financement du dispositif annuel mutualisé	1 175

4.2.2.2. Prestation ponctuelle d'un équipage de cynodétection, en dehors d'un dispositif annuel mutualisé et tarification applicable

Lorsqu'un client formule une demande de présence ponctuelle d'un équipage de cynodétection en dehors des lieux et horaires déjà couverts par un dispositif annuel mutualisé, le SIS SNCF y répond dans la limite de ses capacités opérationnelles.

Conformément aux termes de l'article R. 2251-68 du CT, cette prestation est réalisée sur devis en coûts complets, le tarif de chaque journée de service de cette prestation étant constitué du tarif de la prestation socle représentant les coûts d'intervention d'un équipage de cynodétection dans le cadre d'un dispositif annuel mutualisé augmenté des coûts des moyens complémentaires éventuellement nécessaires à la prestation et des coûts d'organisation et de pilotage de la prestation.

Type de prestation		Tarif 2027
2.1.8	Cynodétection – Prestation ponctuelle hors d'un dispositif annuel mutualisé	Sur devis

5. FACTURATION

Les tarifs mentionnés au 4.2 sont applicables du 13 décembre 2026 au 31 décembre 2027.

Dans l'attente du retour de l'avis de l'ART, les prestations de sécurisation et d'expertise (2.1.1 à 2.1.7) et les prestations de cynodétection (2.1.8) sont facturées sur la base du tarif validé par l'ART à l'occasion du DRS 2026.

En cas d'avis positif des tarifs 2027 après le 13 décembre 2026, le SIS SNCF procède à la régularisation, aux tarifs applicables, des prestations produites et facturées depuis cette date.

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.

Pour les heures de sécurisation et d'expertise, la facturation est réalisée en fonction de la commande annuelle répartie sur la base d'une production mensuellement attendue, avec régularisation, à l'échéance du contrat, en fonction des heures réellement produites.

Pour les journées de prestations dans le cadre du dispositif annuel mutualisé de cynodétection, la facturation est réalisée en fonction de la commande annuelle répartie au douzième, avec régularisation, à l'échéance du contrat, tenant compte des journées de prestations réellement réalisées et des rétrocessions au titre des interventions de cynodétection prévues au 4.2.2.1.3.

Pour les interventions ponctuelles de cynodétection prévues au 4.2.2.2., elles sont facturées à l'issue de leur réalisation effective.

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.

6. 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 CT, 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.

VERSION PROJET