



## **CONTRAT D'OBJECTIFS DEPARTEMENTAL POUR LA SURETE ET LA PREVENTION DE LA DELINQUANCE ET DE LA RADICALISATION DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE VOYAGEURS**

Loi n°2016-339 du 22 mars 2016 ; article L 2261-1 du code des transports.

Le présent contrat d'objectifs est conclu entre :

L'État, représenté par :

**Le préfet des Deux-Sèvres,**

**Le procureur de la République près le tribunal judiciaire de Niort,**

**Le directeur départemental de la sécurité publique des Deux-Sèvres,**

**Le colonel commandant le groupement de gendarmerie,**

**Le directeur académique des services de l'éducation nationale.**

et

Les autorités organisatrices des transports dans le département des Deux-Sèvres :

**La région Nouvelle-Aquitaine, représentée par son président, autorisé par la délibération n° XXX du XX/XX/XXXX,**

**La communauté d'agglomération du Niortais, représentée par son président, autorisé par la délibération n°XXX du 16/05/2022,**

**La communauté d'agglomération du Bocage Bressuirais, représentée par son président, autorisé par la délibération n°XXX du XX/XX/XXXX.**

**La direction régionale de la SNCF, représentée par .**

## OBJET

En considération de la situation nationale, la sécurité dans les transports en commun constitue un sujet de préoccupation majeure.

Le présent contrat, en application des directives ministérielles (circulaire du 7 septembre 2020), a pour objet de décliner les objectifs du plan départemental de sécurité dans les transports signé le 14 décembre 2020 en Deux-Sèvres, sous la forme d'engagements opérationnels.

L'article 2 porte la création des comités de pilotage opérationnel : les **conseils locaux de sécurité flux et mobilité (CLS-FM)**. Toutefois, la création de ces CLS-FM autour des bassins de vie n'a pas pour objectif de se superposer aux initiatives déjà existantes mais de les compléter.

Les services de police mentionnés aux articles 1, 2, 3, 4 et 6 incluent la **direction départementale de la sécurité publique (DDSP)** qui peut en fonction de son domaine de compétence piloter un CLS- FM.

L'article 4 rappelle les mesures mises en place contre la menace terroriste.

L'article 5 est consacré à la lutte contre les violences sexuelles et sexistes, priorité réaffirmée par le gouvernement. Cela comprend les agressions sexuelles, le harcèlement sexuel ainsi que l'outrage sexiste. Les mesures envisagées dans ce cadre (actions de communication, descente à la demande sur les lignes de bus) peuvent être appliquées plus largement à toute forme de discrimination et notamment la discrimination en raison de l'orientation sexuelle ou du genre.

L'article 8 vise à améliorer l'accompagnement des personnels et usagers victimes d'agression.

## ARTICLE 1 : DECLARATION COMMUNE

Les parties signataires, chacune dans leur compétence, déclarent vouloir renforcer et coordonner leur action pour améliorer la prévention et la lutte contre les incivilités, développer la lutte contre la fraude et les atteintes à la sécurité publique ainsi que la lutte contre la radicalisation violente et les actes de terrorisme dans les transports collectifs de voyageurs.

Les autorités organisatrices des transports (**AOT**) pourront faire figurer les engagements, objet du présent contrat, dans les cahiers des charges fixés aux opérateurs ou entreprises de transport (**OET**).

Chaque opérateur ou entreprise de transport désigne un référent « sûreté-partenariat » et un référent « radicalisation ».

Les services de police et de gendarmerie nationale désignent un référent « transport ».

## ARTICLE 2 : PILOTAGE DU CONTRAT D'OBJECTIFS

La mise en œuvre du présent contrat est pilotée au plan stratégique et opérationnel.

### **Le pilotage stratégique et d'évaluation :**

Un **comité départemental de pilotage stratégique et d'évaluation (CPSE)** est réuni au moins une fois par an par le préfet du département avec les AOT et les OT. Le procureur de la République est invité à y participer ainsi que les maires et président d'EPCI concernés.

Ce comité fixe les grandes orientations des instances partenariales du département appelées « **conseils locaux de sécurité flux et mobilité (CLS-FM)** ». Il peut également prévoir des opérations coordonnées pour résoudre les problématiques d'ordre et de sécurité publics dûment constatées ou sur une thématique de sécurité spécifique (ex : mouvements sociaux, événementiel) ou saisonnières (ex : période estivale, rentrée scolaire, fêtes de fin d'année).

Le comité évalue chaque premier trimestre de l'année N+1 les résultats qualitatifs et quantitatifs obtenus dans la poursuite des objectifs fixés dans le cadre du présent contrat.

### **Le pilotage opérationnel :**

Les **OET, AOT et FSI d'un même bassin de flux et de mobilité** se réunissent au moins deux fois dans l'année (en septembre et mars) au sein d'un **CLS-FM** qui constitue l'instance de concertation et de partenariat opérationnel.

Les CLS-FM, en matière de sécurité et de sûreté, répondent au plus près des besoins des voyageurs et des OET dans les bassins de vie et de mobilité au sein du département. Ils permettent de relayer à un échelon de proximité la stratégie départementale définie par le comité départemental de pilotage stratégique.

Les CLS-FM mettent en place un système de signalement, vers les forces de sécurité intérieure, des incidents survenus sur les axes et dans les moyens de transport. Ils constituent un lieu d'échanges entre les partenaires de la sécurité qui s'attachent, notamment, à résoudre collectivement les atteintes à la sûreté et à la sécurité, et à lutter contre la fraude.

**Par principe, les services de police et de gendarmerie** assurent l'organisation de ces conseils. Les instances déjà mises en place par les OET demeurent inchangées dans leur fonctionnement (dispositifs présentés en annexe). Les magistrats du parquet peuvent y participer. Les participants définissent ensemble les modalités d'organisation de ces instances (secrétariat, mise à disposition des locaux, etc.).

Une liste indicative des CLS-FM proposés par les partenaires, amenée à évoluer, est annexée au présent contrat, sans préjudice de l'accord définitif de l'acteur pilote et des démarches effectives de réunion réalisées par les partenaires.

Le présent dispositif ne remet pas en cause l'existence des CLSPD et CISPD, pas plus que le rôle de l'unité de coordination de la sécurité dans les transports en commun (UCSTC), ni celui du pôle d'analyse et de gestion opérationnelle (PAGO), structure à vocation zonale créée en 2006 aux fins de coordonner l'activité de l'ensemble des forces concourant à la sécurisation du réseau ferroviaire (DZPAF, DDSP, GGD, Sûreté ferroviaire).

### **ARTICLE 3 : LUTTE CONTRE LA DELINQUANCE ET LES INCIVILITES**

**Les services de police et de gendarmerie, les OET et les AOT** se réunissent au moins deux fois par an dans le cadre des CLS-FM pour fixer des objectifs et des méthodes d'action dans le domaine de la prévention et de la lutte contre la délinquance sur la base d'une analyse partagée des incidents et des actes de délinquance.

**Les OET** peuvent solliciter pour leur diagnostic de sûreté interne un accompagnement auprès des référents transport de la police et de la gendarmerie. Ils peuvent également solliciter ces derniers pour participer à des modules de formation continue de leurs équipes anti-fraude.

**Les OET (hors SNCF)**, en dehors des cas où ils décident de déposer plainte pour des infractions dont ils sont victimes, transmettent systématiquement à leur AOT, selon la procédure définie par cette dernière, et aux services de police et de gendarmerie les incidents ou signalements à faire valoir sur leurs lignes ou leurs installations par l'intermédiaire d'une « **fiche incident/signalement** » conçue à cet effet dans le cadre du CLS-FM. Les alertes et urgences seront quant à elles enregistrées et gérées directement entre opérateurs, et selon les situations, dans le cadre d'une procédure diligentée sous la direction du procureur de la République.

**Les AOT et les OET** pourront initier ou favoriser les actions de communication ou de médiation et les dispositifs innovants dans ces domaines feront l'objet d'une préparation concertée et coordonnée.

**Les OET** pourront développer, en étroite concertation avec les AOT, la vidéoprotection pour prolonger la lutte contre la délinquance et les incivilités (des fonds FIPDR ou DSIL pourront être sollicités).

**Le parquet de Niort** désigne un magistrat référent transport afin de favoriser les poursuites des infractions dans les transports.

**L'État** peut développer, dans les conditions prévues à l'article L511-1 du code de la sécurité intérieure, la conclusion de conventions locales de sûreté permettant aux polices municipales d'exercer indistinctement leurs compétences pour constater les infractions mentionnées à l'article L2241-1 du code des transports sur les parties de réseaux qui traversent les communes formant un ensemble d'un seul tenant, sans pouvoir excéder le ressort du tribunal auprès duquel leurs agents ont prêté serment.

#### **ARTICLE 4 : LUTTE CONTRE LA MENACE TERRORISTE**

Pour les gares du département des Deux-Sèvres et les trains SNCF y circulant :

- 1- Application stricte de la procédure « colis suspect », annexée au présent contrat.
- 2- Renforcement des opérations de contrôle aux contrôles d'identité conformément aux dispositions de l'article 78-2-2 du code de procédure pénale, autorisant sur réquisition écrite du parquet la fouille des bagages des voyageurs SNCF par les OPJ de la police nationale ou de la gendarmerie nationale dans les moyens de transports SNCF ainsi que dans les gares.
- 3- Organisation régulière d'exercices de simulation attentat dans les espaces d'accueil des voyageurs et dans les moyens de transports de la SNCF. Sur la base d'une fréquence et d'une localisation décidées en CPSE, les modalités pratiques (scénario, dates) de ces exercices sont arrêtées en CLS-FM afin de garantir la concertation préalable de tous les partenaires.
- 4- Participation des services de police et de gendarmerie aux entraînements organisés à l'initiative du transporteur SNCF.

Pour les transports en commun des communautés d'agglomération, les dispositions spécifiques à leurs réseaux seront définies par les parties prenantes en fonction de l'analyse de risques associés.

#### **ARTICLE 5 : LUTTE CONTRE LES VIOLENCES SEXISTES ET SEXUELLES**

**L'État** promeut des actions d'information et de sensibilisation du personnel des transporteurs sur le harcèlement contre les femmes et l'outrage sexiste dans les espaces publics (lieu d'accueil et transports).

**Les AOT et les OET** pourront initier ou favoriser les actions de communication et les dispositifs innovants dans ce domaine (exemples : descente à la demande sur les lignes de bus, dispositif d'alerte ou de refuge, accompagnement, regroupement pour voyager le soir).

**Les OET** incitent les victimes de violences sexistes et sexuelles (cf. art. 8) à déposer plainte et signalent dans une fiche « incident » les infractions commises contre les femmes dans les transports.

Ce sujet fait l'objet d'un suivi centralisé par les **AOT**.

**Le procureur de Niort** établit un bilan des réponses pénales à l'occasion du bilan annuel du comité départemental de pilotage stratégique et d'évaluation, et lors du premier Etat Major de Sécurité de l'année (EMS).

## **ARTICLE 6 : LUTTE CONTRE LA FRAUDE**

**L'État** pourra apporter son concours aux transporteurs pour sécuriser des opérations de contrôle anti-fraude dans les secteurs les plus stratégiques et sensibles pour les OET. Ces opérations et secteurs sont fixés en concertation entre les parties, soit dans le cadre des CLS- FM soit lors du comité départemental de pilotage stratégique et d'évaluation. Chaque opération de contrôles coordonnés fait l'objet d'un bilan communiqué à l'ensemble des parties.

Il est rappelé toutefois que la lutte contre la fraude aux titres de transport relève de la responsabilité des **OET**.

La sécurisation des contrôles sera assurée dès lors qu'un climat hostile aux contrôles sera constaté. Les infractions, le dépôt de plainte à la brigade ou le signalement direct au procureur de la République dans les normes habituelles du code de Procédure Pénale demeurent la règle par ailleurs la règle.

**Le parquet de Niort** s'attachera à réduire les délais d'instruction pour l'assermentation des contrôleurs. Il pourra également définir une méthodologie permettant d'établir et de matérialiser la récidive en matière de fraude afin d'en faciliter la poursuite.

Un bilan annuel de la lutte anti-fraude est dressé par les parties au présent contrat dans le cadre du comité départemental de pilotage stratégique et d'évaluation.

## **ARTICLE 7 : PREVENTION DE LA RADICALISATION**

**L'État** organise des actions de sensibilisation à l'attention des opérateurs de transport pour les accompagner dans la prévention de la radicalisation.

**Les AOT et OET** suivent les procédures de signalement définies par l'État (appel au CNAPR ou au référent radicalisation de la préfecture).

**Les OET** veillent à solliciter systématiquement le service national des enquêtes administratives de sécurité (SNEAS) sur les candidats à l'embauche, comme prévu à l'article L114-2 du code de la sécurité intérieure.

## ARTICLE 8 : ACCOMPAGNEMENT DES PERSONNELS ET DES USAGERS VICTIMES D'AGRESSION

Il est proposé aux transporteurs un accompagnement de leurs agents victimes d'agression.

**Les OET** doivent s'assurer de la mise en place d'un système d'appel d'urgence en tout lieu, permettant de signaler aux centres opérationnels de la police ou de la gendarmerie tout fait d'agression. Ils incitent également leurs agents et leurs clients victimes d'agression à déposer plainte en les informant sur leurs droits, et en apportant leur soutien jusqu'à l'arrivée des forces de l'ordre ou des secours. Ils doivent également afficher l'infographie portée en annexe, pour que les plateformes numériques soient connues du grand public. Les OET communiquent enfin régulièrement à l'AOT concernée le nombre et la nature des plaintes déposées.

**Les forces de sécurité intérieure** transmettent un numéro prioritaire de leurs services aux transporteurs.

**Le parquet de Niort**, par l'intermédiaire du magistrat référent transport s'attache à informer les transporteurs des suites pénales apportées aux plaintes de leurs agents victimes d'agression physique.

**Les forces de sécurité intérieure, les OET et le parquet de Niort**, en raison de la mobilité spécifique aux agents des OET, doivent disposer d'un dispositif de suivi et de traçabilité des plaintes.

## ARTICLE 9 : FORMATION ET INFORMATION

**Les AOT et les OET** mènent, en partenariat avec l'État, des actions de sensibilisation des publics utilisateurs des transports en commun au respect des agents des OET ainsi que des infrastructures de transport.

**La gendarmerie nationale** propose une information sur les tueries de masse. Elle propose aussi des informations sur la gestion de crise par des négociateurs spécialisés, en fonction de leurs disponibilités, l'opérationnel restant prioritaire.

**La direction départementale de la sécurité publique** organise une formation à l'hôtel de police destinée aux équipes d'assistance et de régulation. Cette dernière a vocation à initier aux principes de prévention situationnelle. Le référent sûreté de la gendarmerie nationale y sera associé.

**La préfecture** propose de relancer les sessions de sensibilisation des personnels SNCF (contrôleurs, agents à quai, sûreté ferroviaire) sur la coordination en matière de sécurité sur le réseau ferroviaire, les conduites à tenir et le rôle des effectifs de la Brigade des Chemins de Fer Zonale Sud-ouest, unité spécialisée dans la lutte contre la délinquance de droit commun sur le réseau ferroviaire et dont la mission principale est la sécurisation des transports ferroviaires.

## **ARTICLE 10 : LES TRANSPORTS SCOLAIRES**

**Les AOT** et les **OET** favorisent en fonction de leurs moyens la présence de médiateurs dans les cars scolaires sur les lignes qui nécessitent un effort particulier de prévention auprès des élèves de l'enseignement secondaire.

**L'État** intègre dans les interventions des policiers et gendarmes en charge de la prévention dans les établissements scolaires le sujet du civisme et de la sécurité dans les transports. Ces actions ciblent en priorité les circuits scolaires les plus touchés par des comportements inappropriés ou des incidents à bord des cars scolaires, en collaboration avec les AOT.

**Le Préfet des Deux-Sèvres**

**Le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine**

**Le Procureur de la République  
près le tribunal judiciaire de Niort**

**Le Président de la communauté  
d'agglomération du Niortais**

**Le Président de la communauté  
d'agglomération du Bocage Bressuirais**

**Le Directeur académique des services de  
l'Education Nationale**

**Le Directeur départemental de la sécurité  
publique des Deux-Sèvres**

**Le Commandant du groupement de gendarmerie  
départemental des Deux-Sèvres**

En présence de :

**Le Directeur Régional TER Nouvelle-Aquitaine,  
Coordinateur Régional Groupe SNCF**

**ANNEXE 1**  
**AU CONTRAT D'OBJECTIFS DEPARTEMENTAL**

- **CLS-FM sous le pilotage de la PN : 2 propositions**
  - **Gare de Nort**
  - **Lignes TANLIB urbaines**
  
- **CLS-FM sous le pilotage de la GN : 3 propositions**
  - **Gares de Saint Maixent l'Ecole et Bressuire.**
  - **Lignes du réseau Tréma**
  - **Lignes péri-urbaines régionales**
  
- **CLS-FM sous le pilotage de la PN et de la GN : 1 proposition**
  - **Transports scolaires**

**ANNEXE 2**  
**AU CONTRAT D'OBJECTIFS DEPARTEMENTAL**

**COORDONNÉES DES CORRESPONDANTS**

**ETAT**

Parquet :

Police nationale :

Gendarmerie nationale :

Education nationale :

**AOT**

Conseil Régional :

CAN :

CA2B :

SNCF :

**OET**

TANLIB :

Pour les entreprises de transport du réseau Tréma :

- Avenir Atlantique :
- Scop Sodec :
- Hervouet France :
- Cars Rousselot :
- Voyages Richou :

