

Arrêté du 6 février 2018 portant les référentiels relatifs à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

NOR: TRAT1719922A

Le ministre d'État, ministre de l'intérieur, et la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports,

Vu le code des transports, notamment son article L. 1611-1 ;

Vu le décret n° 92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées ;

Vu le décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises, notamment son article 27 ;

Vu l'arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;

Vu l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique ;

Vu l'arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs ;

Vu l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises,

Arrêtent :

Article 1

Peuvent appliquer les référentiels joints en annexes :

1° Tout exploitant ferroviaire chargé d'une infrastructure relevant du champ d'application du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

2° Tout organisme qualifié accrédité chargé d'évaluer la sécurité des infrastructures précitées en application des dispositions du chapitre II du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

3° Tout organisme d'inspection accrédité chargé d'auditer les exploitants ferroviaires en application des dispositions de la section 2 du chapitre III du décret du 30 mars 2017 susvisé.

Article 2

Le respect des référentiels joints en annexes ainsi que du référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulation de voyageurs annexé à l'arrêté du 28 septembre 2016 susvisé vaut présomption de conformité aux dispositions du décret du 30 mars 2017 et à celles de l'arrêté du 30 mars 2017 susvisés.

Article 3

Le directeur des services de transport et le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXES

ANNEXE 1

RÉFÉRENTIEL RELATIF À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Préambule

Ce guide est destiné aux exploitants de certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises et entrant dans le champ d'application du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises. Les exploitants des voies ferrées concernées doivent mettre en place et gérer un système de gestion de la sécurité (SGS).

Le présent guide, annexé à l'arrêté du 6 février 2018, est élaboré à l'initiative de l'AUTF, de CCI France et d'Objectif OFP qui en a animé la rédaction. Il propose une trame et décrit le fonctionnement du système de gestion de la sécurité que chaque utilisateur pourra s'approprier et adapter en fonction de son organisation et de ses propres enjeux de sécurité, le SGS devant être « adapté à la nature des enjeux de sécurité de l'infrastructure et de son exploitation » (Article 4 du décret n° 2017-439).

Ce guide constitue un moyen acceptable de conformité, répondant au triple objectif de respect de la réglementation (décret n° 2017-439 et arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises), d'harmonisation de la mise en œuvre des pratiques d'audit et d'adaptabilité nécessaire à chaque situation considérée.

Il présente de manière simple, claire et concise l'organisation générale et les organisations particulières mises en place pour la gestion des différents thèmes en précisant la chaîne de responsabilité.

Ce présent guide doit être considéré comme un référentiel commun aux exploitants ferroviaires et aux organismes chargés des audits mentionnés à l'article 20 du décret susmentionné.

Introduction

Article 4 du Décret

Chaque exploitant ferroviaire élabore un système de gestion de la sécurité adapté à la nature des enjeux de sécurité de l'infrastructure et de son exploitation.

Ce système précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer, pendant toute la durée d'exploitation, la sécurité de circulation.

Il prévoit un dispositif permanent de contrôle interne portant sur son application et son adéquation aux enjeux de sécurité.

Il comprend le plan d'intervention et de sécurité établi dans les conditions prévues à l'article 24.

Il décrit les tâches de sécurité et les spécifications à mettre en œuvre pour leur exécution, notamment les mesures garantissant la compétence du personnel.

Il peut intégrer des dispositions relatives à la sécurité du personnel.

Il peut se référer aux dispositions du décret du 1er avril 1992 susvisé si elles sont adaptées aux enjeux de sécurité et être intégré à toute démarche ou document relatif à la sécurité et à la protection du personnel, notamment ceux résultant des mesures et actions prises au titre des articles L. 4121-1 à L. 4121-5 du code du travail, permettant d'atteindre ces mêmes objectifs.

L'adaptation du SGS est indispensable compte tenu du large champ d'application du décret, allant d'une voie d'approche de quelques centaines de mètres parcourus une fois par semaine par une entreprise ferroviaire desservant un établissement céréaliier jusqu'à une infrastructure plus complexe, incluant des ouvrages d'art et de passages à niveau, traitant des matières dangereuses et incluant de la concomitance entre transporteurs. Cette adaptation doit se faire sur la base de l'évaluation des risques dans les conditions prévues à l'annexe 2 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité.

Le présent guide reprend l'ensemble des items du système de gestion de la sécurité prévus à l'annexe 1 de l'arrêté du 30 mars précité. Lorsque l'exploitant ferroviaire est à la fois gestionnaire d'infrastructure et transporteur, le SGS est unique. En cas de séparation des rôles, seules les fonctions mises en œuvre seront traitées dans chaque SGS spécifique. Toutefois, la partie du SGS du gestionnaire d'infrastructure relative à la gestion des interfaces et aux consignes locales d'exploitation s'impose aux autres exploitants ferroviaires.

Pour élaborer le SGS, on commencera par définir l'infrastructure, sa destination et son exploitation (fiche 1) on analysera ensuite les risques et enjeux de sécurité qu'elle présente afin de déterminer les domaines que doit couvrir le SGS parmi tous ceux qui sont traités dans les fiches du guide, afin de maîtriser les risques identifiés.

Pour chaque rubrique du SGS sont présentés :

- son objectif ;
- les éléments constitutifs à traiter éventuellement dans le SGS ;
- les preuves attendues destinées à démontrer la bonne prise en compte de ces éléments.

Sur les infrastructures objet du décret précité, les entreprises ferroviaires peuvent appliquer les dispositions de leur SGS déjà approuvé par l'EPSF sur le réseau relevant de sa compétence et apportent, le cas échéant, les compléments nécessaires.

Le SGS peut faire référence aux dispositions du décret n° 92-352 du 1er avril 1992 si elles sont adaptées aux enjeux de sécurité. Il peut être intégré à toute démarche ou document interne résultant d'autres textes réglementaires à partir du moment où est garantie l'atteinte des mêmes objectifs de sécurité des circulations.

Le SGS précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer la sécurité des circulations ainsi que le dispositif de contrôle interne.

Le SGS est une approche raisonnée de la sécurité. La mise en œuvre du SGS doit permettre de maîtriser les risques afin de les maintenir à un niveau acceptable. C'est-à-dire faire en sorte que les événements indésirables ne puissent arriver, ou s'ils arrivent, essayer de réduire au maximum la gravité de leurs conséquences.

Évolution du système de gestion de la sécurité

Le secteur ferroviaire étant en évolution constante, le système de gestion de la sécurité se doit d'être un outil vivant et ainsi d'évoluer, afin de rester conforme aux exigences réglementaires et de prendre en compte les nouveaux risques.

Afin d'aider à la compréhension des évolutions du SGS et à une meilleure prise en main par le personnel concerné, il convient d'assurer la traçabilité des évolutions.

Des risques nouveaux peuvent apparaître à l'occasion de changements pour diverses raisons : humaines, techniques, organisationnelles, réglementaires, etc.

L'engagement des travaux de construction ou de modification substantielle d'un sous-système, hors véhicule, est subordonné à l'approbation d'un dossier préliminaire de sécurité par le préfet.

Il appartient à l'exploitant d'apprécier, après analyse, le caractère substantiel de ces travaux de construction ou de modification.

Le cas échéant, le SGS est donc mis à jour pour y intégrer les moyens mis en œuvre pour assurer la maîtrise des risques issus de changements ayant un impact sur des éléments du système ferroviaire placés sous son contrôle.

FICHE 1. - OBJET DE L'EXPLOITATION

Finalités/Objectifs

Les exploitations ferroviaires entrant dans le champ d'application du décret n° 2017-439 précité constituent un panel large et varié de cas très différents notamment par leur nature, leurs dimensions et leur complexité. Le décret ne définit, en effet, aucune distinction entre une ITE de produits inertes prolongée de quelques centaines de mètres franchissant un pont de plus de 2m hors enceinte industrielle, et une infrastructure plus complexe avec une voie d'accès plus longue et présentant de nombreux facteurs de risques (MD, PN sur route très fréquentée...).

Dans ce contexte, la finalité de la présentation de l'exploitation ferroviaire est de permettre d'en apprécier l'importance, d'en comprendre le fonctionnement et d'évaluer les enjeux de sécurité de l'infrastructure et de l'exploitation.

Les éléments de présentation de l'exploitation

La présentation de l'exploitation décrit l'ensemble de la structure ferroviaire et de ses infrastructures.

En introduction à la présentation de l'exploitation, il est souhaitable de préciser l'intérêt socio-économique qu'elle représente, l'historique de sa création et de son évolution, son accidentologie.

La description, complétée par un plan ou un schéma complet des installations, porte notamment sur :

- l'identification de l'exploitant ferroviaire (soit le détenteur de l'infrastructure, ou son gestionnaire d'infrastructure, s'il est distinct, soit un transporteur ferroviaire non EF) et de son représentant (la liste ci-dessous sera adaptée selon la nature de l'entité mettant en œuvre le SGS) ;
- les points d'interface avec le RFN et/ou les autres réseaux ferroviaires ;
- l'utilisation et la raison d'être de l'exploitation ;
- la nature et l'importance du trafic, les périodicités d'utilisation, ... ;
- les entreprises utilisatrices, EF ou transporteurs non EF ;
- les installations ouvertes à ces entreprises utilisatrices ;
- le nombre et l'identification des embranchés ou sous embranchés ;
- les concomitances d'activités éventuelles ;
- la localisation et la présentation des infrastructures (voies, appareils de voie, PN, ouvrages, signalisation) ;
- la localisation et la présentation des installations ferroviaires de traction électrique (IFTE) ;
- la localisation et la présentation des points caractérisant un environnement particulier des installations.

FICHE 2. - IDENTIFICATION ET MAÎTRISE DES RISQUES IDENTIFIÉS PAR L'EXPLOITANT FERROVIAIRE SUR LE RÉSEAU

Finalités et objectifs

Comme indiqué en fiche n° 1, les exploitations ferroviaires entrant dans le champ d'application du décret n° 2017-439 précité constituent un panel large et varié de cas très différents.

Il apparaît ainsi une très grande diversité des infrastructures concernées par le décret et des enjeux de sécurité associés à ces infrastructures.

L'identification correcte et précise des risques et des enjeux de sécurité constitue un élément fondamental de dimensionnement du SGS. Outre les risques liés à ses activités, l'exploitant ferroviaire doit prendre en compte dans son appréciation des risques, les risques aux interfaces de ses activités avec des tiers et d'autres parties extérieures au système ferroviaire.

Le SGS montre comment l'exploitant ferroviaire a donné une réponse appropriée et mesurée par le biais d'une règle d'exploitation ou de maintenance ou encore la mise en place de dispositifs techniques.

Les dispositions prévues visent par exemple à prévenir les risques relatifs :

- à la circulation des trains ;
- au déplacement et au comportement des personnes ;
- aux travaux réalisés sur l'infrastructure dans le cadre des règles établies par son gestionnaire ;
- à l'état du matériel roulant qui circule sur la section de ligne.

Le cas échéant, il sera nécessaire de prendre en compte les risques particuliers liés aux traversées routières et aux ouvrages d'art et les éventuels transports spéciaux comme les marchandises dangereuses et les transports exceptionnels si la ligne est concernée.

Les risques relatifs à identifier concernent enfin l'environnement : risques naturels (chute d'arbres, éboulements, intempéries, inondations, vents importants, ...), industriels (chimiques, nucléaires, ...) ou humains (malveillance, vandalisme, chute ou pénétration de véhicule sur la voie, engagement de gabarit ...).

Enfin, les interfaces avec les autres systèmes ferroviaires (voies du RFN, voies portuaires, ...) doivent être traitées spécifiquement.

Dans tous les cas, le SGS doit être adapté à ses enjeux tout en garantissant une exploitation « souple, réactive, légère et économique » afin de maintenir la part de marché du fret ferroviaire.

La présente fiche a pour objectif d'aider les exploitants ferroviaires à mieux évaluer les enjeux de sécurité associés à leur réseau ferré.

Les objectifs de résultats

Le gestionnaire définit en cohérence avec les enjeux de sécurité et en fonction de l'utilisation existante, prévisible et souhaitée de son infrastructure par les transporteurs, ou EF et les embranchés concernés, les principaux objectifs que doit permettre d'atteindre le SGS.

Sécurité : le niveau de sécurité à maintenir est défini par rapport à des indicateurs simples relatifs aux accidents et incidents d'exploitation.

Niveau de performance des infrastructures : ce niveau est défini par :

- les paramètres relatifs aux circulations (vitesse, charge à l'essieu, tonnage, équipement en personnel des EF ou transporteurs, ...) ;
- la capacité de circulation offerte (amplitude d'ouverture à la circulation, allocation de sillons s'il y a lieu, attribution de blocs, etc.) ;
- les particularités de la ligne (Ouvrages d'art, PN, traction électrique, exploitation avec croisement des trains) ;
- les particularités des transports (Marchandises dangereuses, transports exceptionnels).

Évaluation des risques liés aux activités et à leurs interfaces Personnel concerné

Au moins un responsable identifié pour piloter la gestion des risques.

Mise en œuvre

Pour une interprétation pratique des exigences générales d'identification des risques et de leur prise en compte, l'exploitant ferroviaire doit :

- identifier tous les dangers raisonnablement prévisibles, et les risques découlant de ces dangers ;
- analyser et évaluer les risques identifiés et en définir le niveau d'acceptabilité ;
- prendre en compte les risques introduits par les tiers, les fournisseurs et par les prestataires de service ;
- gérer les interfaces dans la mise en œuvre des mesures de sécurité, informer les acteurs concernés par le problème et s'assurer qu'ils ont pris les mesures de sécurité relevant de leur domaine ;
- mettre en œuvre des mesures de sécurité et de contrôle visant à réduire à un niveau acceptable les risques détectés ;
- démontrer l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques.

Article R. 4121-1 du Code du travail

L'employeur transcrit et met à jour dans un document unique les résultats de l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs à laquelle il procède en application de l'article L. 4121-3.

Cette évaluation comporte un inventaire des risques identifiés dans chaque unité de travail de l'entreprise ou de l'établissement, y compris ceux liés aux ambiances thermiques.

Le SGS peut s'appuyer sur le document unique d'évaluation des risques professionnels dans la mesure où celui-ci prend bien en compte les risques liés à l'exploitation ferroviaire sur l'ensemble du périmètre du réseau exploité, y compris hors de l'enceinte industrielle.

Tableaux d'évaluation

Les tableaux ci-après ont pour objet d'aider les exploitants ferroviaires à évaluer les enjeux de sécurité associés à leur réseau ferré.

L'utilisation de ces tableaux permet aux exploitants ferroviaires d'apprécier leur niveau de risque dans chaque domaine répertorié.

Article 19 du Décret (extrait)

Chaque exploitant ferroviaire désigne un organisme d'inspection accrédité dans les conditions mentionnées à l'article 20 chargé de réaliser l'audit externe prévu à l'article 18.

Par dérogation au premier alinéa, sont exonérés de cette obligation :

1° Les exploitants ferroviaires chargés d'une infrastructure présentant un faible niveau de risques ;

2° Les entreprises ferroviaires qui s'engagent auprès du gestionnaire d'infrastructure à respecter les dispositions de leur système de gestion de la sécurité approuvé par l'établissement public de sécurité ferroviaire ainsi que les dispositions du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure relatives à la gestion des interfaces et aux consignes locales d'exploitation. Ces entreprises sont également dispensées de la production d'une documentation spécifique à l'infrastructure considérée.

Le cumul des notes affectées à chaque item permet de déterminer le niveau de risques correspondant aux domaines suivants :

- exploitation ;
- infrastructures ;
- marchandises dangereuses et environnement.

Les tableaux précisent, pour chacun de ces domaines, le seuil permettant d'être exonéré de l'obligation d'un audit externe. Ils sont annexés à l'annexe 1 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité.

TABLEAUX D'ÉVALUATION DES RISQUES

1. Domaine EXPLOITATION

Domaines		Facteurs de risques	Niveau de risques					Σ
			0	1	2	3	4	
EXPLOITATION	Clients desservis et concomitance d'activités	<ul style="list-style-type: none"> Voie maintenue et exploitée par un gestionnaire d'infrastructure, desservie par une ou plusieurs entreprises ferroviaires (EF) et/ou par un opérateur de transport non EF 		Un seul exploitant intervenant sans concomitance d'activités	Plusieurs exploitants intervenant sans concomitance d'activités (partage spatio temporel)	Plusieurs exploitants intervenant avec concomitance d'activités		
		<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'installations terminales embranchées et de sous embranchés, complexité du plan de voie 	Desserte d'un seul site	Desserte de plusieurs sous-embranchés				
	Engagement des trains	<ul style="list-style-type: none"> Engagement de plusieurs circulations dans le même sens ou en sens opposés sur la même ligne (nez à nez, rattrapage, ...) 	Engagement d'un seul train à la fois circulant sur la même section de ligne et sans refoulement	Engagement d'un seul train à la fois circulant sur la même section de ligne		Engagement possible de plusieurs circulations dans le même sens ou sens opposés sur la même ligne		
	Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse de circulation 	Vmax inférieurs ou égale à 6 km/h	Vmax comprise entre 7 et 30 km/h	Vmax comprise entre 31 et 50 km/h	Vmax comprise entre 51 et 70 km/h	Vmax supérieure à 70 km/h	
		Total exploitation de 4 à 6 :	Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection					0
		Total exploitation de 7 à 11 :	Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection					

2 – Domaine INFRASTRUCTURES

Domaines		Facteurs de risques	Définitions	Niveau de risques					Σ	
				0	1	2	3	4		
INFRASTRUCTURES	Voie et appareils	<ul style="list-style-type: none"> Linéaire de voie (hors voies à l'intérieurs des établissements) 	(*) L'état des constituants et la qualité de la géométrie sont jugés acceptables dès lors qu'ils permettent de respecter, sans mesures restrictives, le référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs porté par l'arrêté du 28 septembre 2016	Linéaire total des voies inférieur à 1000 mètres	Linéaire total des voies compris entre 1 km et 10 km	Linéaire de voies compris entre 10 km et 40 km	Linéaire de voies de plus de 40 km			
		<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'appareils 		Moins de 5 appareils de voie	Moins de 10 appareils de voie	Entre 10 et 40 appareils de voie	Plus de 40 appareils de voie			
		<ul style="list-style-type: none"> État des constituants et qualité de la géométrie 			Infrastructure voie et appareils dans un état conforme aux normes du référentiel de maintenance (*)		Infrastructure voie et appareils dans un état nécessitant des mesures restrictives fixées par le référentiel de maintenance (*)			
	Signalisation (hors passages à niveau – PN)	<ul style="list-style-type: none"> Consistance de la signalisation 		Signalisation essentiellement constituée de pancartes fixes	Signalisation essentiellement constituée de pancartes fixes. Commande à distance de plusieurs appareils	Signalisation comprenant plusieurs signaux mobiles. Commande à distance de plusieurs appareils	Signalisation essentiellement constituée de signaux mobiles ou d'appareils commandés à distance	Signalisation essentiellement constituée de signaux mobiles et d'appareils commandés à distance		
		<ul style="list-style-type: none"> Nombre de circuits de voie 		Pas de circuit de voie	Moins de 4 circuits de voie (hors PN)			Plus de 4 circuits de voie (hors PN)		
		<ul style="list-style-type: none"> Nombre de postes d'aiguillage 		Pas de poste			Présence d'un poste d'aiguillage tenu par le gestionnaire d'infrastructure ou son exploitant	Plus d'un poste d'aiguillage tenu par le gestionnaire d'infrastructure ou son exploitant		

2 – Domaine INFRASTRUCTURES (suite)

Domaines		Facteurs de risques	Définitions	Niveau de risques					Σ
				0	1	2	3	4	
INFRASTRUCTURES	PN (Passages à niveau ou traversées routières ouvertes au public)	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PN • Nombre de PN à signalisation automatique lumineuse et sonore SAL (non franchissement conditionnel – non FC) • Importance du trafic routier aux PN 	<p>Les catégories de passages à niveau sont celles prévues par l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.</p> <p>(* Les routes à grande circulation sont listées dans le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009</p>	Absence de PN	Présence de 1 ou 2 PN toutes catégories (sauf SAL non FC)	Entre 3 et 10 PN toutes catégories (sauf SAL non FC)	Plus de 10 PN de toutes catégories (sauf SAL non FC)		
					Présence d'un PN à SAL non FC	Plus d'un PN à SAL non FC		Présence de plusieurs PN à SAL (non FC) sur voirie à grande circulation routière (*)	
	Ouvrages d'art et ouvrages en terre	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'ouvrage d'art (OA) • Nature des OA • État des OA et des ouvrages en terre (OT) 	<p>Les ouvrages d'art concernés sont les ouvrages de franchissements destinés à la circulation ferroviaire, d'ouverture supérieure ou égale à deux mètres ; et le cas échéant, les tunnels, tranchées couvertes ou galeries de protection.</p> <p>Les ouvrages en terre sensibles sont ceux présentant ou ayant présenté des désordres, les OT ayant fait l'objet de traitement qui requiert entretien et suivi, les OT au droit desquels l'environnement a été à l'origine de phénomènes pouvant présenter des risques pour les circulations (chutes de rochers, coulées de boue, etc...) conformément au référentiel de maintenance annexé à l'arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs</p>	Aucun ouvrage de portée supérieure à deux mètres	Présence uniquement de pont-rail en béton ou maçonnerie à travée unique et/ou d'OT non sensibles	Présence d'au moins un pont-rail en béton ou maçonnerie à plusieurs travées et/ou d'au moins un PRA à tablier métallique et/ou d'au moins un petit tunnel	Présence d'au moins un pont-rail à tablier métallique à plusieurs travées et/ou d'au moins un OT sensible et de un ou plusieurs tunnels de moins de 100 m	Présence d'au moins un pont-rail à tablier métallique à plusieurs travées et/ou de plusieurs OT sensibles et/ou d'un tunnel de plus de 100 m	
Total Infrastructure de 1 à 8 :				Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection					0
Total Infrastructure de 9 à 32 :				Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection					

3 – Domaine MARCHANDISES DANGEREUSES SOUMISES AU RÈGLEMENT CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES DANGEREUSES (règlement dit « RID ») et ENVIRONNEMENT

Domaines		Facteurs de risques	Niveau de risques					Σ
			0	1	2	3	4	
MARCHANDISES DANGEREUSES et ENVIRONNEMENT	Marchandises Dangereuses (MD)	<ul style="list-style-type: none"> • Importance du trafic MD • Nature des MD 	Pas de circulation de wagons soumis à l'obligation de placardage ou signalisation au titre du RID				Circulation de wagons soumis à l'obligation de placardage ou signalisation au titre du RID	
	Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Topographie : Talus de grande hauteur, plateforme en surplomb, contiguïté de la plateforme avec cours d'eau importants ou plans d'eau profonds, soit des critères environnementaux susceptibles de provoquer un accident ou d'en aggraver les conséquences. 	Absence de particularité environnementale et pas de traversée de zone urbanisée	Traversée de zone urbanisée		Site particulier à proximité et pouvant être impacté par un événement ferroviaire	Installations classées définies aux articles L. 515-32 et L. 515-36 du code de l'environnement surplombées par les infrastructures et pouvant être impactées par un événement ferroviaire	
Total MD et ENVIRONNEMENT de 0 à 2 :			Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection					0
Total MD et ENVIRONNEMENT de 3 à 6 :			Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection					

Ainsi, le SGS pourra indiquer le niveau de risque apprécié par l'exploitant ferroviaire, sous la forme suivante :

Domaines		Niveau de risques estimé	Commentaires
EXPLOITATION	Concomitance d'activités		
	Engagement des trains		
	Vitesse		
Cumul Exploitation			
INFRASTRUCTURES	Voie et appareils		
	Signalisation (hors PN)		
	Passages à niveau		
	Ouvrages d'art/ouvrages en terre		
Cumul Infrastructures			
MARCHANDISES DANGEREUSES ET ENVIRONNEMENT	MD		
	Environnement particulier		
Cumul Marchandises Dangereuses			

Les preuves attendues

La quantité, la forme et le fond des éléments de preuves attendues sont adaptés à l'importance des installations et aux enjeux de sécurité associés aux infrastructures.

Le SGS doit développer davantage les mesures de sécurité et de contrôle prises pour les domaines dont la notation est la plus élevée.

Les éléments de preuves à apporter doivent convaincre l'organisme d'inspection sur les points suivants :

- le gestionnaire de l'infrastructure a conduit une démarche d'évaluation des risques induits par son activité mais également par les risques aux interfaces ;
- les dispositions prises suite à cette évaluation sont suffisantes pour garantir et maîtriser, à tout instant, la sécurité des circulations sur le réseau.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

- document unique d'évaluation des risques (cf Article R4121-1 et suivants du code du travail) ;
- notation justifiée des niveaux de risques établie sur la base du tableau précédent ;
- document présentant la preuve de la sensibilisation des dirigeants et du personnel à la démarche ;

- note de service ou procédure documentée ;
- registre des dangers, si nécessaire ;
- éléments d'incidentologie relatifs à ces risques s'ils sont disponibles ;
- extraits pertinents des conventions existantes avec les organismes partenaires (SNCF Réseau - Collectivités territoriales).

FICHE 3. - ORGANISATION ET PERSONNEL

Finalités/Objectifs

L'organisation de sécurité doit garantir l'efficacité des règles et procédures de sécurité depuis leur conception jusqu'à leur mise en œuvre.

Les mesures et dispositions de sécurité et de contrôle prises par l'exploitant ferroviaire visant à réduire à un niveau acceptable les risques détectés (cf fiche 2) s'appuie sur une identification précise des acteurs chargés de les mettre en œuvre.

Cette identification concerne notamment :

- le ou les responsables de l'organisation de sécurité des domaines présentant des enjeux de sécurité ferroviaire :
- exploitation ;
- infrastructures ;
- marchandises dangereuses ;
- les opérateurs en charge des tâches de sécurité identifiées par l'exploitant.

L'exploitant ferroviaire doit définir clairement les responsabilités des acteurs intervenants dans les processus de production liés à la sécurité ferroviaire et les attribuer aux personnels et/ou aux fonctions spécifiques correspondant au niveau approprié de l'organisation.

Les éventuelles délégations des responsabilités et des missions relatives à la sécurité doivent être définies et approuvées au niveau adéquat. L'organisation doit veiller à ce que les membres du personnel auxquels des responsabilités sont déléguées aient l'autorité, les compétences et les ressources nécessaires pour accomplir les tâches qui leur sont confiées.

Éléments à développer dans le SGS Missions et responsabilités

Pour garantir que la responsabilité de la production (exploitation et maintenance) est définie, il existe, a minima, un organigramme présentant l'organisation de la production et l'ensemble des acteurs concernés.

Les responsables de l'organisation de sécurité des domaines présentant des enjeux de sécurité ferroviaire (sécurité de l'exploitation ; infrastructures ; marchandises dangereuses le cas échéant) sont identifiés.

Les rôles et les responsabilités de chacun doivent être précisés.

Le niveau de détail et de précision de la description de l'organisation mise en place doit être en cohérence avec le niveau de risques apprécié pour le domaine concerné (Cf fiche 2) :

Selon la taille de la structure et les enjeux de sécurité, la répartition des missions et des responsabilités tient compte des points suivants :

- la ligne hiérarchique assume des responsabilités depuis le Directeur Général du groupe jusqu'aux opérateurs ;
- la ligne hiérarchique peut s'appuyer sur des services ou des spécialistes fonctionnels ;
- les principales missions découlant des responsabilités sont décrites et/ou précisées dans des fiches de descriptions de fonctions individuelles ;
- L'affectation des missions dans les entités de production entre le titulaire d'un poste et ses collaborateurs est précisée ;
- Selon la taille de la structure, des entretiens individuels d'évaluation permettent de s'assurer de la bonne compréhension des missions confiées, de leur prise en charge effective et de leur évolution.

D'une façon générale, quelle que soit l'importance des installations, le gestionnaire de l'infrastructure doit mettre en place un système de gestion « raisonnable », « en bon père de famille » afin d'assurer en permanence le maintien de l'exploitation, la préservation de son patrimoine et la sécurité des personnes.

Tâches de sécurité

L'employeur assure « l'adaptation des salariés à leur poste de travail ».

Pour un exploitant ferroviaire, cette obligation du code du travail (article L. 6321-1) s'impose tout particulièrement à l'adaptation des opérateurs chargés de l'exécution de certaines tâches dites de sécurité.

L'identification des tâches de sécurité est faite en cohérence avec les enjeux de sécurité et les niveaux de risques prédéfinis. Les dispositions à prendre par l'exploitant ferroviaire pour se protéger des défaillances humaines dans l'exécution de ces tâches sont à adapter en fonction de l'acceptabilité de leurs conséquences sur le respect des objectifs de sécurité définis.

Dans les domaines dont certains items ont un niveau de risque estimé égal ou supérieur à 3 (Cf Fiche 2) :

- les tâches de sécurité doivent être identifiées ;
- les exigences médicales minimum exigées pour conduire un convoi ferroviaire doivent être également précisées ;
- les opérateurs en charge de tâches de sécurité sont autorisés par l'employeur à assurer ces tâches ;
- le suivi individuel de ces opérateurs est organisé.

Les tâches de sécurité à prendre en compte dans le cadre de la sécurité ferroviaire sont reprises dans le tableau ci-après :

Tâches de sécurité	Personnels concernés	Commentaires
Organisation et suivi de l'exploitation ferroviaire	Personnel d'encadrement en charge des responsabilités d'exploitation et/ou de maintenance du réseau ferré	
Gestion des circulations	Personnel en charge des opérations permettant d'organiser le mouvement des trains en toute sécurité.	
Opérations d'entretien et de maintenance de l'infrastructure ferroviaire liées à la sécurité des circulations	Responsable d'équipe ou agent intervenant seul sur certaines opérations de maintenance liées à la sécurité des circulations	Le personnel concerné doit pouvoir garantir que les paramètres de la voie et de ses constituants restent à l'intérieur du périmètre de valeurs garantissant les objectifs du gestionnaire. Certaines interventions sur les OA, les PN à SAL et les autres IS sont assurées par du personnel dont la compétence dans le domaine concerné est reconnue.
Opérations d'entretien et de maintenance des matériels roulants liées à la sécurité des circulations ;	Responsable d'équipe ou agent intervenant seul sur certaines opérations de maintenance liées à la sécurité des circulations	
Gestion des installations d'énergie de traction électrique	Opérateur en charge des mesures de consignation et de coupure d'alimentation des installations d'énergie de traction électrique	
Reprise de gardiennage de Passage à Niveau	Opérateur chargé de la mise en œuvre des mesures de sécurité aux passages à niveau en dérangement.	Concerne les passages à niveau à signalisation automatique lumineuse.
Travaux sur les voies	Opérateur chargé de la mise en œuvre des mesures de sécurité des circulations pendant les travaux sur l'infrastructure ferroviaire (avec ou sans interdiction temporaire de circulation) et après restitution des travaux.	Les mesures de sécurité à prendre sont identifiées dans le document d'analyse des risques.
Formation des trains	Opérateur chargé de la formation des trains et de la vérification de leur aptitude au transport.	
Manœuvres et accompagnement des trains	Opérateur chargé de la manœuvre des circulations et de l'utilisation des installations de sécurité (commande des appareils de voie, des signaux, ...)	
Conduite des trains	Opérateur chargé de la conduite d'un convoi ferroviaire	Concerne les manœuvres de formation des convois et leur acheminement sur tout ou partie de la ligne
Sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires	Responsable en charge de la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires	Concerne la définition et la communication au personnel des règles à appliquer sur le réseau ferroviaire.

Les preuves attendues

La quantité, la forme et le fond des éléments de preuves attendus sont adaptés à la gravité des conséquences des erreurs humaines possibles lors de l'exercice de tâches de sécurité.

L'exploitant démontre qu'il maîtrise l'ensemble des risques qu'il a identifié en appliquant le tableau d'évaluation des risques prévu à l'annexe 1 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité.

Lors de l'audit, il apporte, si nécessaire, à l'organisme d'inspection les éléments de preuves sur les points suivants :

- l'exploitant ferroviaire a identifié le personnel en charge de tâches de sécurité ;
- l'identification est faite en cohérence avec les niveaux de risques liés à l'exploitation ferroviaire ;
- les dispositions prises sont suffisantes pour garantir et maîtriser les risques liés à l'erreur humaine de son personnel :
- compétence : la compétence est garantie par l'expérience ou les critères de recrutement du personnel concerné ;
- formation : des formations spécifiques sont mises en place pour assurer le maintien des compétences ; Les tâches nécessitant une formation et/ou une habilitation spécifiques sont identifiées dans le registre des dangers (exemples : réalisation de la RAT, essai de frein, prise de côtes de sécurité sur AdV) ;
- sensibilisation : en informant les opérateurs de l'importance de leurs gestes quotidiens ainsi que de la valeur des données traitées, ils prendront à cœur de les gérer en bon père de famille ;
- mise en place et contrôle de procédures des tâches critiques : les opérations jugées critiques par leur complexité ou par la gravité des conséquences possibles d'une erreur humaine font l'objet de procédures à disposition des opérateurs. Des contrôles du respect des procédures sont réalisés ;
- gestion et suivi des erreurs : le retour d'expérience intègre l'analyse des erreurs commises ainsi que des causes à l'origine de ces erreurs. Des mesures sont prises afin d'en éviter la répétition ;
- les tâches nécessitant des compétences spécifiques non disponibles parmi le personnel du gestionnaire sont assurées par du personnel extérieur ayant les compétences requises reconnues.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

- programme de formation ;
- note de service de sensibilisation du personnel ;
- procédures opérationnelles ;
- registre des dangers ;
- fiches REX ;
- plan de veille ;
- liste d'intervenants extérieurs ayant des compétences spécifiques.

FICHE 4. - CIRCULATION DES TRAINS

Définitions/Finalités

La gestion des circulations comprend l'ensemble des opérations permettant d'organiser le mouvement des trains en toute sécurité. C'est un processus comprenant la programmation et la gestion opérationnelle des circulations. Les éléments qui suivent décrivent le contenu du SGS d'une infrastructure complexe (niveau 3 ou 4 dans l'analyse de risque de la fiche 2), et devront être adaptés pour des situations d'exploitation plus simples.

Programmation des circulations : processus de répartition des capacités entre les différents demandeurs permettant d'établir un programme de circulation. Est déterminée à l'avance l'identification des trains amenés à circuler (numéro, horaires à respecter et les lignes ou sections de lignes à emprunter).

Gestion opérationnelle des circulations : mise en œuvre, en situation nominale comme en situation dégradée, de la circulation des trains et autres circulations ainsi que l'accord des plages travaux. La gestion opérationnelle des circulations comprend la commande des itinéraires et l'échange des informations opérationnelles.

Situation nominale : la situation dans laquelle les trains respectent leurs sillons ou avec un léger écart sans conséquence sur les autres sillons et où aucun incident ou besoin urgent de plage travaux ne s'oppose à la circulation et au bon fonctionnement des installations.

Situation dégradée : la situation dans laquelle les conditions de la situation nominale ne sont plus assurées.

Le mode de gestion des circulations doit être défini. De même pour les conditions de circulation des trains en ligne et dans les points de desserte (mode de conduite, vitesse, franchissement des PN, ...) en mode normal et dégradé.

En cas de circulation simultanée de plusieurs trains, les modalités garantissant la sécurité vis-à-vis de ce risque doivent être définies.

Les informations particulières portées à la connaissance du personnel et les conditions de remises de service entre opérateurs en cours de journée, doivent également être précisées.

Les modalités prévues pour les opérations avant départ et plus généralement les opérations liées au départ des trains doivent être décrites.

Les modalités des échanges liés à la sécurité de même que celles prévues pour des circulations ou des situations exceptionnelles seront mentionnées.

Circulations régulières touristiques sur la ligne :

Si la ligne doit être mise à disposition d'un exploitant touristique durant certaines périodes (week-ends par exemple), le SGS doit prévoir sous quel régime les circulations touristiques sont admises à circuler. Ce régime sera transmis par l'exploitant touristique aux services du préfet compétents aux fins de contrôle conformément au décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

Les exigences relatives aux modalités de passation entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant touristique pour mettre la ligne à sa disposition et la restituer sont définies à la Fiche n°5 « Gestion des interfaces ».

On trouvera en annexe 4-1 des éléments permettant de mieux comprendre ce qui est attendu, sachant que la « profondeur » des éléments est directement liée à la complexité du système et au niveau de risque qui a été défini.

Les preuves attendues

La quantité, la forme et le fond des éléments de preuves attendus sont adaptés à l'importance des installations et aux enjeux de sécurité associés aux services à assurer.

L'exploitant démontre qu'il maîtrise l'ensemble des risques qu'il a identifié en appliquant le tableau d'évaluation des risques prévu à l'annexe 1 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité. Lors de l'audit, il apporte, si nécessaire, à l'organisme d'inspection les éléments de preuves sur les points suivants :

- une description des modalités d'exploitation de l'infrastructure (nombre de circulations simultanées possibles, mode de cantonnement, règles de croisement, vitesses limite, règle de franchissement des passages à niveau, ...) ;
- les conditions de mise en marche et de circulation des trains (programme, opérations avant départ, manœuvres, ...) ;
- les mesures prévues pour les modes dégradés (panne d'un engin moteur, déraillement, immobilisation, bris de barrières, ...) ;
- le cas échéant, les dispositions prévues pour des circulations exceptionnelles (transports exceptionnels, train transportant des voyageurs, ...) ;
- la traçabilité des opérations mise en œuvre.

Le document général peut renvoyer à des documents opérationnels utilisés par chaque catégorie de personnel. Ceux-ci seront alors fournis.

FICHE 5. - GESTION DES INTERFACES

Définitions/Finalités

Dans son appréciation des risques, l'exploitant ferroviaire doit prendre en compte les risques aux interfaces de ses activités avec des tiers actifs sur le système ferroviaire considéré et d'autres parties extérieures au système ferroviaire.

Les tiers sont les acteurs impliqués dans les différentes interfaces : GI(s), EF(s), transporteurs, fournisseur(s), prestataire(s), sous-traitant(s) et cotraitant(s), embranchés.

Les parties extérieures au système ferroviaire ne sont pas directement liées au fonctionnement des activités de l'exploitant ferroviaire. On y retrouve par exemple les personnes non-autorisées (dont les intrus), les usagers de PN et de la route, les animaux sauvages, etc. Leurs actes (actes de malveillance notamment) doivent être pris en compte par le système ferroviaire.

Les différentes entités chargées d'une activité de production sont responsables de la contribution de cette activité au niveau de sécurité global. Elles définissent leurs propres objectifs de sécurité, en cohérence avec ceux définis par le groupe et par les entités avec lesquelles elles sont en interface.

Les risques aux interfaces de ces activités avec des tiers et d'autres parties extérieures au système ferroviaire doivent être identifiés et maîtrisés.

Les éléments de gestion des interfaces

Le SGS présente les interfaces identifiées.

Limites d'interfaces

Les interfaces et notamment les limites entre installations appartenant à différents exploitants doivent être clairement décrites dans les documents communs (convention, ...).

Elles doivent également être repérées et matérialisées sur le terrain notamment lorsque certaines installations (IS, IFTE) appartenant à un exploitant sont implantées dans les emprises d'un autre exploitant.

Les modalités d'interventions de maintenance ou d'exploitation des différents réseaux aux interfaces doivent être organisées et décrites dans ces mêmes documents.

Concomitance d'activités

Elles peuvent concerner notamment :

- la concomitance d'activités avec les exploitants et/ou les gestionnaires des réseaux ferrés contigus au réseau ferré de l'exploitant ferroviaire ;
- la concomitance d'activités avec les embranchés ;
- la concomitance d'activités avec les transporteurs utilisant le réseau ferré de l'exploitant ferroviaire.

Les règles de sécurité applicables pour maîtriser les risques liés à ces concomitances d'activités sont définies en concertation avec les entités concernées et communiquées aux opérateurs en charge de les respecter.

Interventions d'entreprises extérieures

La prévention des risques liés à l'intervention d'entreprises extérieures sur le périmètre de l'exploitation ferroviaire fait l'objet d'une visite commune préalable, d'une analyse de risque, au besoin d'un plan de prévention ou d'un protocole de sécurité et les mesures de prévention sont connues et appliquées par les opérateurs.

Travaux sur les infrastructures

Pendant les opérations de maintenance, la sécurité des circulations doit être maintenue à son niveau nominal. À cet effet, les différentes procédures mises en œuvre par l'exploitant ferroviaire en fonction des conséquences de la réalisation de la maintenance sur les possibilités d'utilisation des installations sont définies, connues et appliquées par les intervenants.

Le cas échéant, la conception des documents d'organisation des travaux est assurée en relation avec les GI concernés pour les travaux exécutés aux zones frontalières des limites géographiques de l'exploitation ferroviaire.

Éléments extérieurs

Selon les conditions environnementales et en fonction des éléments du retour d'expérience, il peut également être nécessaire de prendre des mesures spécifiques vis-à-vis des risques induits par des éléments extérieurs (acte de malveillance, pénétration de tiers ou d'animaux sauvages dans les emprises, interventions à proximité des infrastructures, maintenance de réseaux par des tiers [concessionnaires]...).

Circulations touristiques régulières

Les modalités de passation entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant touristique pour mettre la ligne à disposition et la restituer doivent être définies dans un document applicatif co-signé par les 2 exploitants. Celui-ci doit contenir a minima :

- la procédure de mise à disposition de la ligne à l'exploitant touristique ;
- l'information de l'exploitant touristique sur les particularités pouvant le concerner (débrèvement de PN, limitation temporaire de vitesse, chantiers, ...) ;
- la procédure de signalement des incidents et accidents ;
- la procédure de restitution de la ligne au gestionnaire d'infrastructure.

Les preuves attendues

La quantité, la forme et le fond des éléments de preuves attendus sont adaptés au nombre et à la nature des interfaces identifiées. En cas d'audit, l'exploitant apporte à l'organisme d'inspection les éléments de preuves sur les points suivants :

- le gestionnaire de l'infrastructure a identifié les principales interfaces ;
- les dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure sont suffisantes pour garantir et maîtriser les risques liés à ces interfaces.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

- consigne locale (CLE, CLO) ;
- plan de prévention ;
- Consigne travaux ;
- inscription au guichet unique des réseaux.

FICHE 6. - MARCHANDISES DANGEREUSES

Les dispositions décrites dans la présente fiche concernent obligatoirement les gestionnaires d'infrastructures dont le niveau de risque estimé du domaine « Marchandises dangereuses » est élevé (item égal ou supérieur à 3) et les situations nécessitant le recours à un conseiller sécurité pour le transport des marchandises dangereuses.

Les dispositions à prendre devront être adaptées aux risques estimés pour des situations d'exploitation plus simples.

Éléments de gestion des marchandises dangereuses

L'acceptation des matières dangereuses sur la ligne locale nécessite la contribution d'un CSTMD (Conseiller Sécurité pour le Transport des Marchandises Dangereuses).

Celui-ci détermine les conditions dans lesquelles les matières dangereuses peuvent être acheminées, stationnées, manœuvrées et livrées chez les destinataires.

Les opérations de stockage, chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses sont effectuées à l'intérieur des enceintes des différents embranchés.

Le séjour des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport doit être temporaire :

- soit les wagons MD sont acheminés directement par l'EF sur le site de l'embranché ;
- soit ils sont repris rapidement par un engin de traction pour être acheminés à l'intérieur de l'enceinte industrielle du destinataire.

Des consignes opérationnelles relatives aux MD sont rédigées à partir de ses recommandations.

FICHE 7. - ADMISSION DU MATERIEL ROULANT

Finalités

Pour être admis sur la ligne, le matériel roulant doit :

- répondre à des critères d'admission sur une voie ferrée ;
- être compatible avec l'infrastructure parcourue.

Le SGS décrit comment le Gestionnaire de l'infrastructure répond à ces deux obligations.

Dans cette fiche, on distinguera les matériels roulants ayant une autorisation de circuler sur le réseau ferré national et ceux dont la circulation reste propre à la ligne (besoins commerciaux propres à la ligne et matériel dédié à la maintenance de l'infrastructure).

Article 14 du décret

Sous réserve de la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses et sauf dispositions spécifiques contraires prévues dans le système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure, sont autorisés à circuler sur l'infrastructure régie par le présent décret :

- 1° Les matériels roulants en exploitation sur l'infrastructure à la date d'entrée en vigueur du présent décret ;
- 2° Les matériels roulants identifiés selon les modalités prévues à l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- 3° Les matériels roulants conformes à un type déjà autorisé selon les modalités prévues à l'article 53 du décret du 19 octobre 2006 susvisé.

Le gestionnaire de l'infrastructure autorise la circulation des matériels roulants non mentionnés aux 1° à 3° après vérification de leur niveau de sécurité et de leur compatibilité avec l'infrastructure concernée.

Admission sur la ligne

Matériel roulant autorisé sur le réseau ferré national (RFN) :

Ces matériels roulants sont immatriculés par une autorité nationale de sécurité et sont repérés par le numéro EVN inscrit sur la caisse du véhicule.

Cette immatriculation implique la désignation d'une entité chargée de la maintenance.

Ces matériels roulants, admis sur le RFN, sont réputés admis sur l'infrastructure objet du décret n° 2017-439.

Matériel roulant agréé suivant d'autres modalités :

Un matériel agréé par SNCF Réseau suivant les modalités des documents RFN-CG-MR 03 A-00-n° 002 (IN 1417) et RFN-CG-MR 03 A-00-n° 003 (IN 1418) est réputé admis sur l'infrastructure.

Matériel roulant propre à la ligne :

Le SGS doit décrire les caractéristiques minimales qu'un matériel doit avoir pour circuler sur la ligne. A noter que pour ce matériel, l'admissibilité et la compatibilité peuvent être traitées en une seule opération.

Ces caractéristiques relatives aux dispositions constructives peuvent être prises parmi les éléments cités en annexe 7-1.

Compatibilité avec l'infrastructure de la ligne

Un document du SGS du GI décrit les spécificités de l'infrastructure qui nécessitent la vérification de la compatibilité du matériel :

- la charge admissible, par essieu et linéique ;
- les rayons de courbure ;
- les déclivités ;
- les gabarits applicables.

Il indique les points kilométriques des points singuliers qui permettront d'autoriser certaines circulations hors norme sur un trajet limité.

Tous les matériels roulants devant circuler sur la ligne doivent être compatibles avec ses caractéristiques. Il appartient à l'exploitant ferroviaire utilisateur du matériel roulant de s'en assurer avant la 1^{re} mise en circulation.

Les preuves attendues

Pour le GI : la production du document descriptif de la ligne ;

Pour le GI et les transporteurs internes à la ligne : une fiche descriptive des caractéristiques par type de matériel roulant appelé à circuler sur la ligne.

FICHE 8. - MAINTENANCE DU MATÉRIEL ROULANT

Article 15 du décret

I. - Les matériels roulants régis par le décret du 19 octobre 2006 susvisé sont maintenus dans les conditions fixées à l'article 27-1 de ce décret.

II. - Les autres matériels roulants sont maintenus soit par l'exploitant ferroviaire qui applique les mesures de maintenance figurant dans son système de gestion de la sécurité, soit par une entité chargée de la maintenance désignée par le détenteur du matériel roulant conformément au II de l'article 27-1 du décret du 19 octobre 2006 précité.

Finalités

Les exploitants ferroviaires et les détenteurs de matériels roulants doivent avoir la garantie qu'ils utilisent ou font utiliser des véhicules en bon état de fonctionnement pour assurer la sécurité.

Dans cette fiche, on distinguera les matériels roulants gérés par les entreprises ferroviaires appelées à circuler sur la ligne et ceux gérés par le gestionnaire d'infrastructure et les transporteurs internes à la ligne (besoins commerciaux propres à la ligne et matériel dédié à la maintenance de l'infrastructure).

Matériel roulant gérés par les EF

La convention liant le GI gérant la ligne et l'EF concernée doit prévoir l'engagement par celle-ci du respect des règles de maintenance du matériel roulant applicable sur le RFN.

Les matériels autorisés à circuler sur le RFN sont immatriculés et une ECM est désignée. C'est cette dernière qui garantit le suivi du dossier d'entretien. Cette assurance garantit la circulation de ces matériels roulants sur la ligne.

Toute particularité (gabarit, ...) qui pourrait induire une restriction de circulation de ses matériels roulants doit être notifiée par le GI à l'EF.

Matériel roulant du GI et des transporteurs internes à la ligne

Le GI ou les transporteurs internes à la ligne doivent disposer d'une politique de maintenance de leurs matériels roulants adaptée à leurs caractéristiques, aux parcours qu'ils effectuent annuellement et aux vitesses auxquelles ils circulent.

Cette politique de maintenance se traduit par un plan de maintenance définissant des opérations et des consistances. Les niveaux de maintenance décrivent le contenu des opérations.

Le plan de maintenance doit permettre d'avoir l'assurance que les organes liés à la sécurité restent dans les limites des paramètres de fonctionnement sécuritaire.

Chaque matériel fait l'objet d'un dossier d'entretien où sont consignées les opérations réalisées.

Un exemple de plan de maintenance est donné en annexe 8-1.

Les preuves attendues

Une description de l'organisation de la maintenance des matériels roulants gérés par le GI ou les transporteurs internes à la ligne (organisation, responsables, ...).

Le plan de maintenance du matériel roulant (fréquence, nature des opérations, ...).

Modalités de liaison entre l'exploitation et la maintenance (anomalies signalées par les conducteurs, information du chef de ligne, information sur les restrictions d'utilisation, ...).

Traçabilité mise en place.

FICHE 9. - MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE

Finalités/Objectifs

La maintenance de l'infrastructure doit être mise en œuvre sur la base des risques identifiés (cf fiche 2) afin de garantir et maîtriser, à tout instant, la sécurité des circulations sur le réseau concerné. Plus précisément, le gestionnaire doit définir en liaison avec les utilisateurs de l'infrastructure (EF, chargeurs) les principaux objectifs que doit permettre d'atteindre le plan de maintenance.

a) Sécurité :

Les exigences de sécurité prennent en compte la consistance et l'état des installations, la nature des produits transportés (matières dangereuses), ainsi que le risque pour les populations environnantes (proximité d'habitations, d'infrastructures ou d'établissements publics, présence d'ouvrages d'art, présence de traversées routières ou passages à niveau sur des voiries ouvertes au public).

b) Disponibilité opérationnelle :

La ligne est entretenue de façon à garantir un niveau de performance concerté avec les utilisateurs de la ligne (chargeurs et /ou EF).

Les éléments de gestion de la maintenance Personnel concerné

Un dirigeant ou un responsable de la maintenance identifié et autorisé en rôle de pilote du processus.

Les mainteneurs de l'infrastructure identifiés.

Les entreprises extérieures qualifiées pour les tâches sous-traitées.

Planification et mise en œuvre

Pour garantir que la responsabilité de l'entretien est clairement définie, il existe, a minima, un organigramme présentant l'organisation de la maintenance et l'ensemble des acteurs concernés. Les rôles et les responsabilités de chacun doivent être précisés.

La description de l'organisation mise en place doit répondre à des questions opérationnelles. L'ampleur et la précision de la réponse apportée à ces questions doit être en cohérence avec le niveau de risques apprécié pour le domaine concerné (cf fiche 2) :

- Qui a la responsabilité de garantir en opérationnel la sécurité des circulations en fonction de l'état réel des installations ?
- Quels sont les niveaux d'expertise ? Dans quelles conditions interviennent-ils ?
- Qui réalise les différentes activités de maintenance ?
- Comment émergent les besoins en maintenance ? par qui et par quel circuit ?

- Sur la base de quels éléments se font les arbitrages ? qui décide des renoncements éventuellement nécessaires ?

Il est recommandé d'appliquer les prescriptions du « Référentiel de maintenance adapté aux lignes sans voyageurs ». Ce référentiel, porté par l'arrêté du 28 septembre 2016 portant référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs et approuvé par le secteur ferroviaire, est applicable pour toute ligne entrant dans le champ d'application du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017. Dans le cadre de contrôles a priori ou a posteriori effectués par les autorités compétentes, ce texte est la référence reconnue.

Un plan de maintenance visant à maintenir en permanence l'ensemble de l'infrastructure et de ses composants à l'intérieur d'un périmètre d'état garantissant la sécurité et la fiabilité des circulations selon les objectifs de sécurité définis, doit être établi lorsque la complexité de l'infrastructure et/ou l'évaluation du niveau de risques (Cf fiche 2) le justifient.

À titre d'exemple, le plan de maintenance est nécessaire pour une ITE avec voie d'accès de plusieurs kilomètres présentant de nombreux facteurs de risques (MD, PN sur route très fréquentée, OA, ...).

À contrario, une ITE de produits inertes prolongée de quelques centaines de mètres sans facteur de risques particuliers ne nécessite pas un plan de maintenance aussi détaillé.

L'annexe 2 au « Référentiel de maintenance adapté aux lignes sans voyageurs » donne la structure type du plan de maintenance. Son contenu est adapté pour rester en cohérence avec les niveaux de risques évalués notamment pour le domaine « Infrastructures ».

Le gestionnaire de l'infrastructure prend des dispositions pour :

- vérifier et contrôler les performances et les résultats de l'entretien afin qu'ils soient conformes aux exigences de sécurité à respecter ;
- recueillir des informations sur les dysfonctionnements et anomalies résultant de l'exploitation quotidienne pour les notifier aux responsables de l'entretien ;
- garantir la cessation des circulations lors des travaux nécessitant une interdiction temporaire des circulations et permettre la circulation lors de travaux ne nécessitant pas une interdiction temporaire des circulations.

Les preuves attendues

La quantité, la forme et le fond des éléments de preuves attendus sont adaptés à l'importance des installations et aux enjeux de sécurité associés aux infrastructures. En cas d'audit, l'exploitant apporte à l'organisme d'inspection les éléments de preuves sur les points suivants :

- le gestionnaire de l'infrastructure a une connaissance suffisante de la nature et de l'état des installations dont il a la charge ;
- les dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure sont suffisantes pour garantir et maîtriser, à tout instant, la sécurité des circulations sur le réseau.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

Notation justifiée des niveaux de risques pour le domaine « Infrastructures » (cf fiche 2) ;

Description de l'organisation de la production de maintenance ;

Liste des documents de référence appliqués ;

Plan de maintenance ;

Consigne-travaux ;

Documents d'enregistrement (suivis, contrôles, REX, ...).

FICHE 10. - SUIVI DE L'EXPLOITATION

Ce suivi demande la mise en place de deux dispositions.

Dispositif de retour d'expérience (REX)

Afin de prévenir leur renouvellement, chaque événement affectant la sécurité ou chaque situation dangereuse rencontrée en cours d'exploitation doit faire l'objet d'une discussion associant, autour du responsable sécurité de l'exploitation, les personnels concernés individuellement ou collectivement. Le retour d'expérience peut prendre la forme d'un rappel verbal ou écrit des consignes de sécurité ou peut déboucher sur une modification de ces consignes.

L'organisation du retour d'expérience est développée dans la fiche 12 du présent guide.

Principe de traçabilité

Le principe de traçabilité de l'activité liée à l'exploitation doit être intégré à son organisation. Cela implique que tous les faits significatifs tels que mouvements en ligne des trains (hors manœuvre), événements anormaux ou désordres constatés dans les différentes parties du système, dans son entretien et sa maintenance, doivent être consignés dans des registres prévus à cet effet.

Cette consignation doit être assortie de l'indication de la date, du lieu si nécessaire et du nom de l'auteur de l'observation.

Elle doit permettre d'identifier tous les éléments nécessaires pour assurer la bonne marche du système et la prévention de désordres à venir. Le responsable sécurité de l'exploitation contrôle la tenue de ces registres et les suites des faits ou observations qui y sont portés.

Chaque mouvement en ligne fait l'objet d'une consignation écrite. Le registre peut être soit commun à toutes les circulations et tenu à jour par le chef de ligne, soit à bord de chaque train et tenu à jour par le conducteur. L'inscription des manœuvres en gare ou au dépôt n'est pas exigée.

La tenue d'un registre de circulation s'impose lorsque les circulations sont multiples et que leur organisation repose sur le chef de ligne. Les informations à porter sur le registre de circulation sont à définir par le gestionnaire d'infrastructure.

Dans les autres cas, les informations sont au moins consignées dans le carnet de bord des trains ou sur le planning des circulations ou de travail.

Les preuves attendues

Une description de l'organisation mise en place par l'exploitant ferroviaire ;

Les principes retenus pour suivre l'exploitation sur la ligne.

FICHE 11. - TRAITEMENT DES ACCIDENTS OU INCIDENTS GRAVES

Source : Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées supportant du transport de marchandises

Article 14

Les accidents ou incidents graves mentionnés à l'article 25 du décret du 30 mars 2017 susvisé sont :

- a) Toute collision ou déraillement faisant au moins un blessé grave ;
- b) Tout accident dont les dégâts au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement sont importants au sens du 7° de l'article 1er ;
- c) Toute collision sur un passage à niveau ;
- d) Tout incident ou accident de marchandises dangereuses à signaler au titre de l'annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 susvisé.

Principes

En cas d'accident grave, l'exploitant ferroviaire prend d'abord les mesures d'urgence nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels d'exploitation et des tiers.

Il appartient à l'exploitant d'apprécier par lui-même la gravité des événements en fonction de critères liés au nombre de victimes, à l'importance des blessures ou des pertes humaines, ainsi qu'au degré de dommages causés au système ou à la notion de risque encouru en situation d'accident potentiel.

Modalités d'information des autorités compétentes

L'exploitant est réglementairement tenu de porter les accidents graves à la connaissance du préfet, du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) dans les conditions prévues à l'article R. 1621-12 du code des transports.

L'information immédiate est transmise par le Responsable Sécurité de l'Exploitation ou son remplaçant désigné.

Les modalités d'information des autorités en fonction de la catégorie d'événement sont les suivantes :

Catégorie	Information immédiate par téléphone	Déclaration écrite par courriel	Rapport circonstancié par courrier ou courriel
1 - Accident grave	Avertir sans délai, quel que soit le moment	Envoi au préfet le jour même	Envoi sous 2 mois
2 - Accident ou incident peu grave, quasi accidents	Pas d'information immédiate sauf médiatique ou spectaculaire	Prise en compte pour le REX	

Les événements auquel l'exploitant peut être confronté durant l'exploitation et nécessitant des mesures correctives ne font pas l'objet d'une information des autorités mais doivent être pris en compte en interne par l'exploitant lui-même au titre du retour d'expérience (REX).

Il est par ailleurs précisé que certains évènements peuvent nécessiter le déclenchement du PIS dans les cas prévus à l'article 16 de l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

Définitions relatives aux victimes ou aux dégâts provoqués :

Mort : toute personne décédée sur le coup ou dans les trente jours (à la connaissance de l'exploitant).

Blessé grave : toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures.

Blessé léger : toute personne non indemne n'entrant pas dans la catégorie « blessé grave ».

Dégâts importants aux installations ou au matériel roulant : dégâts estimés à plus de 500 000 euros.

Déclaration d'accident grave

Le rapport circonstancié, lorsqu'il est exigé, prend une forme librement rédigée en fonction de l'importance de l'évènement.

Les preuves attendues

La production du plan d'intervention et de sécurité comme demandé par le décret n° 2017-439 et l'arrêté du 30 mars 2017. Un plan de la ligne comprenant notamment les passages à niveau et les accès possibles pour les secours est à fournir.

La description de l'organisation mise en place par l'exploitant ferroviaire (circuit d'information et d'alerte, personnes en charge,).

FICHE 12. - ORGANISATION DU RETOUR D'EXPÉRIENCE

Objectifs du retour d'expérience

Pour un exploitant ferroviaire, le retour d'expérience (REX) a pour objectif d'améliorer le niveau de sécurité de son exploitation en tirant profit d'événements passés négatifs (accidents, incidents graves, quasi-incidents, ...) ou positifs (bonnes pratiques, benchmark, ...).

Les résultats attendus du REX sont de :

- diminuer en nombre et/ou gravité, les dysfonctionnements du système ferroviaire (hommes, installations, procédures, environnement) pouvant affecter la sécurité ;
- contribuer à la prise des mesures les plus efficaces pour maîtriser les risques au niveau le plus approprié du cycle de vie des systèmes ferroviaires (conception, réalisation, exploitation, maintenance).

Les limites du retour d'expérience varient selon les domaines et les capacités de l'exploitation ferroviaire à apprendre d'une crise.

Par ailleurs, le retour d'expérience doit se faire sur la base de l'analyse des enjeux de sécurité qui ne justifient pas toujours la mise en place de lourdes et coûteuses bases de données de retours.

Les éléments du retour d'expérience

Dans le domaine de l'accidentologie et de la sécurité, l'analyse des accidents et des incidents permet théoriquement une amélioration continue de la sécurité.

En conséquence, la décision de mise en place d'une procédure formalisée de retour d'expérience dépend du nombre et de la gravité des événements qui se sont déjà produits.

La mise en place d'un document ou d'une base de données répertoriant les événements produits ayant présenté ou pouvant présenter des risques pour la sécurité constitue l'élément de base du retour d'expérience.

Le SGS décrit comment ce document ou cette base de données est alimenté.

Lorsque le niveau d'incidentologie le justifie, le SGS décrit le processus du REX qui comprend les étapes suivantes :

- l'identification des événements reprenant a minima ceux correspondant aux indicateurs de sécurité ;
- le recueil des éléments factuels, dans les différents champs du REX, nécessaires à la description et à la compréhension de l'événement ;
- l'enregistrement des informations recueillies, ainsi que les pièces ayant servi à l'analyse ;
- l'analyse et la mise en évidence de toutes les causes ayant contribué à la survenue de

l'événement. Cette analyse permet d'approfondir l'événement, de l'expliquer, d'identifier les écarts, d'établir les liens entre les différentes informations. Lorsqu'un événement est susceptible de concerner plusieurs exploitants ferroviaires, l'analyse doit être conduite en commun ;

- l'exploitation des informations et la recherche des enseignements à tirer (faiblesses identifiées, procédures ou équipement à faire évoluer, ...).

Si le REX identifie des dysfonctionnements aux interfaces pouvant affecter la sécurité, l'exploitant doit informer les autres exploitants concernés.

Les preuves attendues

En cas d'audit, l'exploitant apporte à l'organisme d'inspection les éléments de preuves sur les points suivants :

- l'exploitant ferroviaire dispose d'un document ou d'une base de données répertoriant les événements ayant présenté ou pouvant présenter des risques pour la sécurité ;

- l'exploitant ferroviaire a défini un processus de remontée des informations destinées à alimenter la base de données ;

- les dispositions prises en matière de REX sont suffisantes compte tenu du niveau d'accidentologie et des enjeux de sécurité.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

Historique des accidents/incidents ;

Dossier REX, fiche REX, note de service établie suite à incident ;

Procédure REX, le cas échéant.

FICHE 13. - CONTROLE INTERNE ET SURVEILLANCE

Définitions, finalités

Les exploitants ferroviaires prévoient dans leur SGS les modalités de contrôle interne jugées nécessaires

Le contrôle est l'ensemble des dispositifs mis en place par l'exploitant ferroviaire pour vérifier que son SGS est efficace et correctement appliqué.

L'organisation et l'importance des contrôles sont adaptés à la taille de la structure et aux enjeux de sécurité. Le contrôle peut s'exercer sur plusieurs niveaux selon une organisation détaillée dans une procédure ou être simplement placé sous la responsabilité d'une seule personne dans une petite structure où le niveau de risques évalué est faible.

Les contrôles doivent permettre de vérifier l'application et l'adéquation du SGS par rapport aux enjeux de sécurité liés :

- à la maintenance de l'infrastructure ;
- à la gestion des circulations ;
- à l'autorisation du matériel roulant ;
- à la maintenance du matériel roulant.

Lorsque les enjeux et les besoins révélés par l'analyse des risques le justifient, les contrôles peuvent également porter sur :

- les installations et les outils ;
- l'organisation ;
- les prescriptions réglementaires appliquées par les personnels.

Les éléments d'organisation du contrôle

Personnel concerné

Quel que soit le statut de la personne réalisant matériellement le contrôle (personnel de l'exploitant, organisme extérieur, ...), la responsabilité du contrôle est confiée à un ou plusieurs responsables identifiés dans le SGS (responsable(s) maintenance, exploitation, matériel roulant).

Champ des contrôles

Les domaines dont certains items ont un niveau de risque estimé supérieur ou égal à 3 (cf. Fiche 2) doivent être contrôlés.

Il appartient au(x) responsable(s) du contrôle de définir les priorités à donner en matière de contrôle compte-tenu :

- de l'identification des domaines qui présentent les risques les plus importants ;
- de l'identification des tâches de sécurité ;
- des points de faiblesses mis en évidence lors des contrôles, audits externes et par l'analyse des indicateurs de sécurité (REX) ;
- des objectifs des plans d'actions ou de sécurité ;
- le cas échéant, des activités nouvelles et/ou des évolutions (techniques, réglementaires ou normatives).

Plan de contrôles

Selon la taille de la structure et les enjeux de sécurité, un plan de contrôle précisant notamment la fréquence et la nature des contrôles peut être établi.

Le cas échéant, le plan de contrôle consiste à définir la méthode pour collecter les informations permettant d'évaluer les processus et/ou procédures sélectionnées et renseigner les indicateurs associés.

Il comprend notamment :

- la sélection des procédures et processus devant faire l'objet du contrôle ;
- le rappel du document de référence relatif à ces procédures et processus ;
- la méthode adoptée pour mener les contrôles (revue documentaire, interrogation ou observation de personnels identifiés) ;
- la méthode pour caractériser les indicateurs (exemple SAMI) ;
- l'identification de la personne chargée de réaliser le ou les contrôles.

Traçabilité

Le processus de contrôle est documenté pour prouver qu'il est appliqué correctement, pour identifier les écarts et tracer les mesures correctives.

Le volume de la documentation correspondante est adapté à la taille de la structure et aux enjeux de sécurité. Dans le cas d'une petite structure, la documentation peut être simplement constituée de comptes rendus de revues ou de tournées du responsable, de plans d'action, ...

Les documents de traçabilité du contrôle de la production (surveillance, suivi de l'avancement, ...) peuvent être définis au plan de maintenance (cf Fiche 9).

Les preuves attendues

L'évolution des indicateurs, les résultats du REX et les contrôles ultérieurs doivent permettre d'évaluer la pertinence et l'efficacité des contrôles.

Les éléments de preuves à apporter doivent convaincre l'organisme d'inspection que les dispositions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en matière de contrôles sont suffisantes compte tenu du niveau d'accidentologie et des enjeux de sécurité :

- l'exercice des tâches de sécurité est correctement assuré ;
- les indicateurs de sécurité relatifs aux domaines présentant le plus de risques sont acceptables ;
- ils ne révèlent pas de dérives inquiétantes.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

- historique des accidents/incidents ;
- compte rendu de tournées du responsable, de revues ;
- procédure de contrôle, le cas échéant ;
- plan de contrôle/plan de veille ;
- plan d'actions ;
- exemple d'outil de contrôle et/ou de fiche de contrôle avec les items contrôlés.

FICHE 14. - GESTION DE LA DOCUMENTATION

Finalités

La gestion de la documentation consiste à mettre en place une organisation qui permet à l'exploitant ferroviaire de gérer l'ensemble de sa documentation externe (réglementation, documentation d'exploitation, etc.) et interne (les documents du SGS, les consignes opérationnelles, etc.).

Cette organisation doit permettre de garantir que :

- les personnels exerçant des tâches de sécurité ont à leur disposition les documents à jour nécessaires à leurs besoins et à leurs missions ;
- toutes les informations et les modifications pertinentes en matière de sécurité sont correctes, complètes et mises à jour ;
- les documents sont cohérents, logiques et compréhensibles.

Les éléments de gestion de la documentation Personnel concerné

Au moins une personne identifiée assure la gestion de la documentation et la veille législative et réglementaire.

Le personnel en charge de l'élaboration des documents internes a les compétences professionnelles nécessaires pour l'assurer.

Les fonctions de rédaction de vérification et d'approbation des consignes et instructions opérationnelles en matière de sécurité sont identifiées. Lorsque la structure de l'exploitation le permet, les trois fonctions sont séparées les unes des autres.

Mise en œuvre

Le SGS décrit l'organisation mise en place pour la gestion de la documentation relative aux domaines dont certains items ont un niveau de risque estimé égal ou supérieur à 3 (Cf Fiche 2).

Cette description doit préciser notamment les différentes étapes du cycle de vie d'un document :

Acquisition des documents externes : le SGS doit présenter les modalités de veille documentaire et d'acquisition des documents nécessaires à la sécurité et à sa gestion.

La création et/ou la révision des documents : le SGS doit décrire les modalités d'expression du besoin conduisant à l'élaboration d'un document interne.

L'identification et la mise en forme des documents : les règles de mise en forme garantissent la qualité, la cohérence et l'ergonomie des documents.

La mise à disposition et la diffusion des documents pour les personnels de l'exploitant et éventuellement pour ses sous-traitants.

Le classement des documents : l'identification du document doit en faciliter le classement et la recherche ;

L'archivage, la conservation et l'abrogation des documents.

Le SGS précise également les modalités de contrôle de la présence des documents à jour là où ils sont nécessaires et de leur bonne application.

Les modalités de veille et de gestion de la documentation portent particulièrement sur les consignes et instructions opérationnelles de sécurité telles que :

- les CLE (consignes locales d'exploitation) ;
- les CO (consignes opérationnelles) ;
- la documentation technique et de maintenance des installations.

Les preuves attendues

La quantité, la forme et le fond des éléments de preuves attendus sont adaptés à l'importance de la structure et de l'effectif en charge des installations.

Les éléments de preuves à apporter doivent convaincre l'organisme d'inspection que le personnel concerné dispose librement de la documentation à jour nécessaire à l'exercice de ses fonctions.

Exemples d'éléments de preuves pouvant être présentés :

- procédure de gestion documentaire ;
- liste des documents de sécurité et des procédures du SGS ;
- exemple de consignes (CO, CLE).

VOCABULAIRE

Glossaire

Accident grave	<p>Les accidents ou incidents graves mentionnés à l'article 14 de l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises sont :</p> <p>a) Toute collision ou déraillement faisant au moins un blessé grave ;</p> <p>b) Tout accident dont les dégâts au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement sont importants au sens du 7° de l'article 1er [tous dommages dont le total par évènement est supérieur à 500 000 euros] ;</p> <p>c) Toute collision sur un passage à niveau ;</p> <p>d) Tout incident ou accident de marchandises dangereuses à signaler au titre de l'annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 susvisé.</p>
Actions curatives	<p>Les actions curatives sont les mesures immédiates prises pour limiter voire éliminer les conséquences d'un accident, d'un écart ou d'une non-conformité par rapport à une règle de sécurité ou de gestion de la sécurité.</p>
Actions correctives	<p>Les actions correctives sont les mesures prises pour éliminer les causes ayant provoqué un écart ou une non-conformité. Ces actions doivent permettre d'éviter le retour de cette situation.</p>
Actions préventives	<p>Les actions préventives sont les mesures prises pour éliminer les causes potentielles d'une situation à risque. Ces actions doivent permettre d'éviter l'apparition de cette situation.</p>
Analyse de risque	<p>L'analyse de risque est l'utilisation systématique de toutes les informations disponibles pour identifier les dangers et estimer le risque.</p>
Animation de la sécurité	<p>L'animation de la sécurité est l'ensemble des dispositions et des outils utilisés pour communiquer la politique et les objectifs de sécurité vers les personnels concernés par la sécurité, de façon mobilisatrice, sur les thèmes de la sécurité et de sa gestion.</p>
Appréciation des risques	<p>L'appréciation des risques est un processus global comprenant une analyse de risque et une évaluation des risques. La mise en œuvre de ce processus d'appréciation qualitative et quantitative permet ainsi la comparaison et le classement des risques. Il permet également de définir les exigences et les mesures de sécurité nécessaires au maintien d'un niveau de risque acceptable.</p>
Audit	<p>L'audit est un processus systématique, indépendant et documenté pour l'obtention d'informations probantes et leur évaluation objective afin de déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis.</p> <p>Les contrôles et les audits sont deux processus complémentaires permettant la surveillance des activités.</p>
Autorisation	<p>L'autorisation est l'acte par lequel un responsable de l'exploitant ferroviaire décide qu'un personnel peut exercer des tâches autres qu'essentielles pour la sécurité, après s'être assuré qu'il remplit les conditions requises par une procédure de gestion de la sécurité.</p>
Certification (d'un conducteur)	<p>La certification est l'acte par lequel un responsable de l'exploitant ferroviaire, désigné « Employeur », décide qu'un conducteur peut exercer la fonction de conducteur de train, après s'être assuré qu'il remplit les conditions requises dans le respect des dispositions du dernier alinéa de l'article L. 2221-8 du code des transports.</p>

Chef de Ligne	Agent ayant la responsabilité de la ligne et des personnels d'exploitation pendant une durée déterminée. Durant cette période, il gère la programmation des trains et l'ensemble des mouvements, dirige la formation des trains, met en œuvre les circulations, fait respecter le système de gestion de la sécurité et assure l'organisation éventuelle des secours. Il veille à la bonne utilisation du système de transport et à la discipline du personnel placé sous son autorité.
Contrat	Un contrat est un engagement volontaire formel entre plusieurs parties et reconnu par le droit : <ul style="list-style-type: none"> - engagement volontaire, le contrat naît d'un accord assumé et accepté ; - formel ; - au moins deux parties sont liées par le contrat, ce qui distingue le contrat d'un simple engagement individuel ou d'un droit réel comme la propriété ; - reconnu par le droit, le contrat diffère ainsi de la promesse qui ne nécessite pas de consécration officielle.
Contrôle	Le contrôle est un processus organisé vérifiant la conformité et l'efficacité dans l'organisation et la mise en œuvre de la sécurité et de sa gestion.
Culture de sécurité	La culture de sécurité se traduit par un ensemble d'éléments, de comportements au sein de l'entreprise telle que la circulation des informations ou l'implication des personnels.
Danger	Le danger est une cause capable de provoquer un dommage sur des biens ou des personnes.
Détenteur de l'infrastructure	La personne ou l'entité propriétaire de l'infrastructure ou disposant d'un droit de disposition sur celle-ci, qui exploite ou fait exploiter ladite infrastructure.
Délégation de pouvoirs	La délégation de pouvoirs est l'acte juridique par lequel un dirigeant se dessaisit d'une fraction des pouvoirs qui lui sont conférés et les transfère à ses subordonnés.
Dommages importants	Tout dommage dont le total par événement est supérieur à 500 000 euros.
Employeur	Responsable de l'exploitant ferroviaire chargé de la certification ou de l'habilitation des conducteurs de train et/ou de l'habilitation des personnels exerçant des tâches essentielles pour la sécurité.
Entreprise ferroviaire	Une entreprise titulaire d'un certificat de sécurité ou d'une autorisation de sécurité prévus au décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.
Évaluation des risques	L'évaluation des risques est une procédure fondée sur l'analyse de risque pour déterminer si un niveau de risque acceptable a été atteint.
Exploitant ferroviaire	Un gestionnaire de l'infrastructure ou un opérateur de transport.
Fiches de poste	Les fiches de poste décrivent le rôle et les responsabilités des postes, notamment en matière de sécurité et de sa gestion.
Formation	La formation est le processus d'acquisition et de maintien des connaissances théoriques et de mise en pratique de ces connaissances dans des situations normales, dégradées et d'urgence. Le processus de formation comprend : l'analyse des besoins, la définition des objectifs, la réalisation de la formation, l'évaluation et le retour d'expérience (REX) sur la formation.
Gestion des risques	La gestion des risques est l'application systématique de politiques, procédures et méthodes de gestion aux tâches d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques.

Gestion documentaire	La gestion documentaire est un processus pour la rédaction, l'identification, la mise en forme, la vérification, l'approbation, la diffusion et l'archivage des documents.
Gestionnaire d'infrastructure	Toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises.
Habilitation	L'habilitation est l'acte par lequel un responsable de l'exploitant ferroviaire, désigné « Employeur » décide qu'un agent peut exercer une ou plusieurs tâches essentielles pour la sécurité, après s'être assuré qu'il remplit les conditions requises par la réglementation applicable. L'habilitation se matérialise par la délivrance d'un titre d'habilitation et l'inscription dans un registre d'habilitations.
Indicateurs	Les indicateurs sont des informations collectées facilitant l'évaluation de la réalisation des objectifs de sécurité communs (OSC) et permettant de suivre l'évolution générale de la sécurité des chemins de fer.
Infrastructures	Les voies ferrées, les ouvrages d'art et les installations techniques et de sécurité, notamment la signalisation aux passages à niveau et le cas échéant les installations de traction électrique.
Matériel roulant	Tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction.
Modification substantielle	Toute modification nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité exposée au dossier de sécurité ou, en l'absence d'un tel dossier, toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du sous-système ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles. Le caractère substantiel de la modification est apprécié par le demandeur.
Objectif	Un objectif est le résultat vers lequel tend l'action d'un individu, d'une entité. Un objectif est formulé en terme de résultat à atteindre par un individu (ou une entité) dans une période donnée. Un objectif comprend un indicateur qui permet de mesurer la performance individuelle et collective. Les objectifs de sécurité doivent être à la fois crédibles et réalisables, et être fixés aux différents niveaux de l'organisation.
Opérateur de transport	Une entreprise ferroviaire ou une entreprise effectuant des circulations ferroviaires de marchandises sur les infrastructures objet du décret « lignes locales »
Organisme d'inspection	Entité accréditée chargée d'auditer périodiquement l'application faite par les exploitants ferroviaires de leur système de gestion de la sécurité.
Organisation	L'organisation combine et associe les moyens les plus adaptés en vue de réaliser une mission et ses finalités. L'organisation « sécurité » doit permettre le respect des règles et des procédures de sécurité et de sa gestion lors de la mise en œuvre des missions de l'exploitant ferroviaire.
Participation du personnel	La participation du personnel est un dispositif formalisé permettant au personnel et à ses représentants d'être associés à certaines décisions concernant notamment la sécurité et sa gestion.
Plan d'actions sécurité	Le plan d'actions sécurité (PAS) présente les actions pertinentes à mener sur les plans technique, organisationnel, humain et environnemental propres à améliorer la sécurité et sa gestion.

Politique de sécurité	La politique de sécurité exprime et reflète l'engagement de l'exploitant ferroviaire et sa vision stratégique en matière de sécurité ferroviaire. Elle comprend, entre autres, une déclaration d'intention présentant les principes et les valeurs fondamentales sur lesquels se base le fonctionnement en sécurité de l'exploitant ferroviaire. Elle présente, par ailleurs, les objectifs en matière de sécurité et de sa gestion pour la période de la validité du document de politique. Enfin, elle indique au personnel les actions à mener pour renforcer la culture « sécurité ».
Prestation d'activité	La prestation d'activité consiste à charger un prestataire d'effectuer une partie des missions ou des tâches de l'entreprise. Pour réaliser ses missions de production et de sécurité, l'exploitant ferroviaire peut recourir à des prestataires. Le processus de prestation d'activité s'applique aux contrats établis dans le cadre des relations au sein de l'entreprise (contrats internes) au sein du groupe (contrat de partenariat) ou avec des prestataires externes, lorsque ceux-ci comportent une activité concernée par la sécurité.
Recrutement	Le recrutement est le processus qui permet de sélectionner les candidats à des tâches de sécurité (essentielle ou autres) en vérifiant les aptitudes psychologiques et physiques nécessaires à l'exercice des tâches conformément à la réglementation applicable.
Registre des dangers	Le registre des dangers est le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés, les mesures qui y sont liées, leur origine et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer.
Responsabilité	La responsabilité est l'obligation de répondre de certains de ses actes, d'être garant de quelque chose. Elle a pour conséquence le devoir de réparer un préjudice causé à quelqu'un de par son fait ou par le fait de ceux dont on a en charge la surveillance, voire de supporter une sanction. La responsabilité désigne également la capacité ou le pouvoir de prendre soi-même des décisions. Certaines responsabilités sont (ou peuvent être) déléguées par le responsable d'une mission de sécurité ou de sa gestion, dit l'autorité délégante, vers un subordonné, dit le délégataire.
Retour d'expérience	Le retour d'expérience (REX) est un dispositif d'analyse de l'exploitation mis en œuvre afin de prévenir le retour d'événements (accidents, incidents, quasi-accidents et précurseurs) présentant des risques pour la sécurité et d'améliorer le niveau de sécurité.
Responsable Sécurité de l'Exploitation	Personne désignée nommément dans les documents internes ayant les pouvoirs d'organiser, de mettre en œuvre et d'animer les questions de sécurité relatives à la ligne.
Risque	Le risque est la fréquence d'occurrence d'accidents et d'incidents causant un dommage (dû à un danger) et le degré de gravité de ce dommage.
Sous-système	Les subdivisions de nature structurelle ou fonctionnelle d'un système ferroviaire.
Suivi individuel	Le suivi individuel est le processus par lequel un (ou plusieurs) responsable(s) de l'exploitant ferroviaire s'assure(nt) que les personnels certifiés, habilités ou autorisés exécutent les tâches de sécurité (essentielle ou autres) en conformité avec les règles et les exigences des textes de sécurité ferroviaire et de sa gestion. Le suivi individuel reprend, par ailleurs, le suivi des événements affectant la sécurité dans lesquels les personnels sont impliqués.
Système de gestion de la sécurité	Ensemble de règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité.
Veille Documentaire	La veille documentaire est une activité qui consiste à surveiller l'exhaustivité des textes réglementaires applicables relatifs à la sécurité et à sa gestion.

Acronymes

Acronyme	Désignation
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
CF	Centre de formation
CLE	Consigne locale d'exploitation
CLO	Consigne locale opérationnelle
CO/IO	Consigne ou Instruction opérationnelle
CUU	Contrat uniforme d'utilisation des wagons
DCF	Direction des circulations ferroviaires de SNCF Réseau
ECM	Entité en charge de la maintenance
EF	Entreprise ferroviaire
EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
EVN	European Vehicle Number : Numéro d'immatriculation (à 13 chiffres) du matériel roulant.
GI	Gestionnaire de l'infrastructure
IFTE	Installations ferroviaires de traction électriques
MD	Marchandises dangereuses
OSC	Objectifs de sécurité communs
PAS	Plan d'actions sécurité
PIS	Plan d'Intervention et de Sécurité (défini par le décret n° 2017-439 et l'arrêté du 30 mars 2017)
PN	Passage à niveau
PN SAL	Passage à niveau à signalisation automatique lumineuse
PN SAL FC	Passage à niveau à signalisation automatique lumineuse à franchissement conditionnel
RCI	Rapport de constatations immédiates
REX	Retour d'expérience
SNCF Réseau	EPIC propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure du RFN
RFN	Réseau ferré national
RT	Renseignements techniques
SAMI	Satisfaisant / Acceptable / Moyen / Insuffisant
SGS	Système de gestion de la sécurité
TE	Transport exceptionnel

PRÉCISIONS FICHE N° 4

Ces éléments contribuent à expliciter les exigences mentionnées à la fiche n° 4.

Les éléments de gestion des circulations

La gestion des circulations doit permettre de faire circuler les trains et d'assurer la maintenance de l'infrastructure en respectant les règles de sécurité et notamment en assurant la protection contre les risques de déraillement et de collision avec toute autre circulation de même sens ou de sens contraire sur la même voie, toute circulation convergente en provenance d'une autre voie, ou avec tout obstacle repéré.

Organisation des circulations :

Deux régimes peuvent s'appliquer à la circulation des convois sur la ligne en dehors des établissements à desservir :

- la circulation en navette : circulation seule en ligne en revenant ou pas au point de départ ;
- la circulation organisée où plusieurs circulations sont susceptibles de circuler sur la ligne.

Dans tous les cas, c'est le Chef de Ligne, Responsable Opérationnel de la circulation sur la ligne pour la période horaire considérée, qui seul peut prendre des décisions relatives à celles-ci.

Définitions de la marche des trains :

Circulation en ligne : mouvement visant à effectuer une mission nécessitant un parcours complet ou partiel de la ligne. La mission peut être de transport ou de service ou de travaux.

Circulation haut-le-pied : toute circulation en ligne d'un ou plusieurs engins moteurs sans voyageurs.

Manœuvre : mouvement ponctuel en ligne ou localisé au niveau d'une gare, dépôt ou point d'arrêt, lié à la préparation ou la mise en œuvre des circulations en ligne. Les conditions d'exécution des manœuvres doivent être définies.

Refoulement : inversion du sens de marche du train sans remise en tête de l'engin tracteur. Un refoulement doit être piloté par un agent placé en tête du convoi et disposant de la capacité permanente de provoquer l'arrêt du train.

Marche à vue : mode particulier de circulation où le conducteur doit adapter sa vitesse en fonction de la portion de voie qu'il aperçoit devant lui, de sorte qu'il soit en mesure d'arrêter le train avant tout obstacle, queue de train ou signal d'arrêt.

Ce régime s'applique aussi aux manœuvres.

Marche prudente : consigne ponctuelle dont le motif spécifique est indiqué au conducteur. Le conducteur doit s'avancer avec prudence sur la portion de voie concernée en adaptant sa vitesse en fonction du motif indiqué.

Espacement des trains :

Marche en navette :

Engagement d'un seul train à la fois circulant en navette sur la même section de ligne. Seules la signalisation et les consignes ou procédures liées à la voie sont observées par le conducteur.

Un second départ ne peut être donné qu'après avoir obtenu l'assurance du garage et de l'immobilisation de la 1ère circulation en un point d'évitement ou de garage protégé (la position de l'aiguille a effectivement été vérifiée).

Exploitation multi-circulations :

Engagement de plusieurs trains circulant dans le même sens ou en sens opposés sur la même ligne, cette ligne étant découpée en zones de circulation appelées cantons.

Pour circuler en marche normale, le conducteur d'un train ne peut s'engager sur la section de voie que s'il a l'assurance que celle-ci est libre et le restera.

L'autorisation peut prendre diverses formes éventuellement redondantes : signalisation, ordre transmis par le chef de ligne, graphique de circulation, bâton pilote, dégagement effectif du canton perçu par chacun des conducteurs, ...

A défaut d'autorisation ou consigne explicite, le conducteur doit observer un respect passif de la limite de la section de voie où la circulation a été autorisée.

Croisement des trains :

Le croisement des trains repose sur des informations ou des décisions redondantes pour pallier toute défaillance humaine.

Les croisements des trains sont prévus à l'avance selon une procédure décrite dans le SGS (documents horaires, ordre écrit spécifique du chef de ligne, bâton pilote...).

Par exemple : un graphique de circulation est validé par le chef de ligne et mentionne les arrêts et les éventuels points de croisement des trains. Ce document est transmis aux conducteurs. Lors des arrêts, le chef de ligne vérifie s'il doit y avoir croisement et applique la procédure correspondante décrite dans le SGS.

Le conducteur ne peut repartir de la gare de croisement qu'après dégagement effectif de la voie par le train croiseur ou, à défaut, sur présentation d'un ordre écrit ou d'une dépêche, du chef de ligne, l'avisant du report du croisement dans une autre gare ou de la suppression du train croiseur.

Le SGS doit également mentionner les conditions de remise en marche du train lorsque le croisement prévu ne peut avoir lieu.

Programmation des circulations :

La programmation des circulations si elle est nécessaire fait l'objet d'un horaire déterminé pour une période définie. Celui-ci est porté à la connaissance du personnel. Les horaires

peuvent être adaptés en fonction de la disponibilité du personnel, du matériel, de l'état de la voie ou de tout autre événement imprévu.

Le Responsable Sécurité de l'Exploitation décide de la mise en œuvre des circulations dans le respect du SGS et le communique au Chef de Ligne en fonction du jour considéré.

Les modifications inopinées au tableau de marche des trains, lorsqu'aucun impératif de sécurité ou de disponibilité de matériel ne le justifie, sont à proscrire.

Organisation du service :

Avant toute chose, le personnel doit prendre connaissance des consignes applicables pour la journée considérée. Ces consignes sont inscrites par le Responsable Sécurité de l'Exploitation ou le Chef de Ligne au tableau d'affichage prévu à cet effet, ou distribuées par écrit ou tout autre moyen à chaque opérateur concerné en cas de circulations multiples en ligne.

Ces consignes sont affichées en un lieu parfaitement visible et accessible au personnel, remises par écrit ou envoyées à celui-ci.

Elles portent sur :

- l'affectation du personnel ;
- la programmation des circulations et, le cas échéant, leur composition ;
- les circulations de service exceptionnelles ;
- les événements en ligne tels que ralentissements, zones de travaux intéressant la sécurité de l'exploitation ;
- toutes informations ou consignes particulières à connaître avant la prise de service.

Les formes des remises de service doivent être définies lorsque des agents sont appelés à être relevés en cours d'exploitation.

Les modifications des circulations programmées dans la journée d'exploitation, doivent faire l'objet d'une information de tous les personnels concernés par le Chef de ligne en fonction durant la période concernée.

Essais de freins :

Les différents essais de freins sont réalisés par le conducteur éventuellement assisté par un agent.

Essai de frein sur les engins moteur : Au début de chaque journée d'exploitation, les vérifications doivent comprendre un essai de fonctionnement du frein des engins moteurs avant leur mise en mouvement.

Le SGS doit préciser les essais de frein à réaliser pour les circulations intérieures à la ligne.

Pour les circulations appelées à sortir de la ligne, les différents essais de frein appliqués sont ceux prévus dans la recommandation EPSF RC A-B 7 c n°1. Leurs conditions d'application doivent faire l'objet d'un document dont l'application stricte est maîtrisée par le personnel, y compris celui des EF y circulant.

Avant tout départ en ligne d'une rame (y compris un train-travaux se rendant sur sa zone de travail), une reconnaissance d'aptitude au transport (RAT) doit être effectuée. Le contenu de cette RAT est défini par l'exploitant ferroviaire.

Procédure de départ :

Une procédure de départ des circulations à partir d'un établissement doit être prévue et réitérée de façon complète pour chaque mission et après chaque nouveau raccordement ou modification du train.

Elle comprend au moins et dans l'ordre suivant :

- un contrôle des dispositifs d'attelage et de conduite de frein s'il y a lieu ;
- un essai de freins adapté aux conditions de mise en circulation du train ;
- un contrôle visuel du dégagement de la voie et de la signalisation, s'il y a lieu ;
- un ordre de départ visuel ou sonore donné en queue ou en tête du train suivant la procédure définie ;
- la mise en mouvement de la circulation ;

La procédure de départ est complètement décrite dans un document opérationnel.

Moyens de communication :

Le recours aux moyens de communication à distance, hertziens ou téléphoniques, est recommandé. Le système choisi doit être compatible avec la longueur de la ligne et la présence de "zones d'ombre" masquant les communications dans certaines parties de la ligne, l'objectif recherché étant la couverture la plus large possible de la ligne. Cette couverture est indispensable aux points de croisement ainsi qu'aux extrémités des tunnels.

Les moyens de communication utilisés doivent être au moins disponibles et activés pendant toute la durée de l'exploitation, auprès du chef de ligne, en gare de départ et à bord de toute circulation en ligne.

Ils doivent permettre de :

- prévenir les secours propres à l'exploitant ;
- alerter les secours externes ;
- avertir le responsable d'exploitation ou le chef de ligne, ou la gare de tout événement critique affectant la sécurité des trains et du public ;
- confirmer des manœuvres.

Dans le but d'assurer la redondance précédemment évoquée, l'usage de la radio ou du téléphone comme unique moyen de régulation des circulations de sens opposé n'est pas suffisant. Il peut toutefois être employé en confirmation du système utilisé.

Un document doit décrire les modalités de communication applicables à la ligne et être communiqué aux EF utilisatrices.

Traçabilité des circulations :

Voir Fiche n° 10 « Suivi de l'exploitation ».

Cahier de dépêches :

La tenue de cahiers de dépêches, contenant toutes les instructions échangées au cours de l'exploitation est facultative.

Signalisation portée par les trains :

Tout train mis en ligne (hors du dépôt ou des gares) doit emporter à son bord les équipements de signalisation suivants :

- un ou plusieurs drapeaux ou fanions rouges selon la présence ou non de passages à niveau ;
- une lanterne rouge et blanche en cas de circulation de nuit ;
- un feu blanc à l'avant du train et une plaque de queue ou un feu rouge sur la face arrière, allumés de nuit ou lors de la traversée de tunnels ;
- le cas échéant (PN de 1ère catégorie), un dispositif de remplacement des barrières de PN.

Protections des zones de travaux en voie et des obstacles :

1. Repérage d'un chantier :

Un chantier actif est annoncé à distance par un panneau de signalisation qui impose au conducteur de redoubler de prudence et de siffler pendant le franchissement du chantier si celui-ci est en activité.

2. Limitation de vitesse temporaire :

En cas de travaux imposant une réduction de vitesse, les conducteurs reçoivent du responsable d'exploitation ou du chef de ligne des instructions leur indiquant la vitesse à ne pas dépasser (ou un ordre de marche prudente) au franchissement de la zone précisée à l'aide de points kilométriques. Elle peut également être indiquée en bordure de voie par une signalisation appropriée.

3. Protection des obstacles :

Tout obstacle à la circulation des trains doit être immédiatement protégé par l'agent (conducteur, agent du train, agent de la voie, chef de ligne...) qui en fait le constat ou en est avisé, afin d'obtenir l'arrêt des circulations qui se dirigent vers celui-ci.

Cette protection est, dans l'urgence, assurée par un signal d'arrêt à main (drapeau rouge,...) implanté à une distance permettant l'arrêt d'un train avant l'obstacle.

4. Désordre affectant la voie (choc anormal, errance d'animaux...) :

Dès qu'il en a connaissance, il appartient au responsable d'exploitation ou au chef de ligne de donner aux conducteurs des trains en circulation un ordre de marche prudente, en s'efforçant de délimiter la zone (points singuliers, PK...) où ont été constatés les désordres.

5. Détresse d'un train :

Le conducteur du train en détresse adresse au chef de ligne une demande de secours. Il a alors, l'interdiction absolue de se remettre en marche de lui-même, sauf instructions contraires du chef de ligne.

Le chef de ligne prend les mesures utiles pour lui porter secours, en fonction des moyens dont il dispose, du motif de la détresse et dans le strict respect des procédures de sécurité régissant la circulation des trains.

PRÉCISIONS FICHE N° 7

Ces éléments contribuent à expliciter les exigences mentionnées à la fiche n° 7 « Admission du matériel roulant ».

Critères d'admission du Matériel Roulant

Organes de roulement :

Les caractéristiques géométriques, le profil et les défauts de tables de roulement communément admises sur le RFN sont données par la fiche UIC 510-2 ou à la norme NF EN 13715.

Les boîtes d'essieu peuvent être à roulement ou à palier lisse.

Les essieux et les roues doivent comporter des marques permettant de les identifier et de suivre leur maintenance.

Masse totale et masse à l'essieu :

Il n'y a pas de contrainte spécifique pour l'admission, mais les véhicules doivent être compatibles avec l'infrastructure ou la portion d'infrastructure utilisée et respecter les masses admissibles totales, linéiques et par essieu.

Ensemble choc et traction d'extrémité :

Pour les matériels susceptibles d'être attelés à d'autres véhicules provenant du Réseau Ferré National, les organes de choc et traction doivent être conformes à la norme NF F10-420 ou à la fiche UIC 520.

Pour faciliter le travail des agents chargés de la manœuvre, les véhicules doivent comporter entre les tampons d'extrémité deux espaces dits "rectangles de Berne" permettant à l'attelleur d'opérer en toute sécurité. Ces espaces, dont l'accès doit être possible de part et d'autre du véhicule, sont définis par la fiche UIC 521 et les normes NF F15-001 et NF F15-002.

Gabarit :

Le matériel doit s'inscrire dans le gabarit des obstacles de la ligne.

La fiche UIC 505-1 donne les contours des gabarits utilisés en service international.

Freinage :

Tous les véhicules circulant sur la ligne doivent être équipés d'un système de freinage commandé par l'engin moteur.

Les engins moteurs doivent être équipés d'une commande de frein automatique à pression d'air commandant le freinage du train et actionnant les cylindres de frein de l'engin. La présence d'un frein direct indépendant est un plus. Ils sont également équipés de dispositifs de freinage d'urgence, robinet ou valve coup de poing déclenchant la mise à l'atmosphère de la conduite générale.

Les véhicules remorqués doivent être équipés du frein continu automatique. Ils peuvent exceptionnellement n'être équipés que d'une conduite blanche, c'est à dire d'un dispositif qui, dès qu'il est rompu, déclenche le freinage des engins freinés. La consigne d'exploitation prévoit les dispositions spécifiques à prendre en présence de véhicules remorqués sans freinage actif.

Tous les matériels doivent impérativement disposer d'un frein d'immobilisation à commande indépendante du frein automatique ou direct permettant de maintenir le véhicule à l'arrêt pour une durée indéterminée en tout point de la ligne.

La capacité de production d'air comprimé et le nombre de véhicules pouvant être freinés doivent être mentionnés dans la cabine de conduite des engins moteurs.

Le nombre maximal d'essieux remorqués pouvant être freinés en fonction du débit du groupe de production d'air est précisé dans le tableau suivant :

Débit du groupe (l/min)	300	500	800	1000	1250	1500	2000	2500	3000
Nombre maximal d'essieux pouvant être freinés	6	12	28	44	52	80	104	136	160
Volume minimal des réservoirs principaux	200	200	280	440	520	800	800	800	800

Équipements de sécurité :

Les matériels moteurs doivent être équipés, lorsqu'ils sont autorisés à une vitesse supérieure ou égale à 20 km/h, d'un indicateur de vitesse dans le poste de conduite.

Ils doivent être équipés d'un sifflet conforme à la fiche UIC 644.

Ils doivent être équipés de leur propre équipement de signalisation, de phares et de feux rouges de manière à respecter la consigne d'exploitation de la ligne.

En plus d'un extincteur, ils sont équipés des agrès de sécurité prévus dans la consigne d'exploitation.

En fonction des enjeux de sécurité de la ligne (vitesse pratiquée, longueur des parcours) il peut être exigé l'équipement du matériel moteur d'un dispositif de veille automatique et d'un dispositif d'enregistrement de la vitesse.

Télécommande :

Les équipements conformes à la norme NF EN 50239 sont réputés satisfaire les exigences les concernant. Les autres doivent faire l'objet d'une étude de sécurité.

PRÉCISIONS FICHE N° 8

Ces éléments contribuent à expliciter les exigences mentionnées à la fiche n° 8 « Maintenance du matériel roulant ».

Plan de maintenance du Matériel Roulant

Il doit être tenu un dossier d'entretien propre à chaque véhicule.

Ce dossier d'entretien comprend :

- le plan de maintenance ;
- l'enregistrement des opérations réalisées, préventives et curatives (date, lieu, nature de l'opération, technicien réalisateur, pièces changées, commentaires et remarques, ...) ;
- les numéros des organes principaux et de sécurité avec les dates de pose et de dépose ;
- toute autre information utile.

Exemple de plan de maintenance (organes en liaison avec la sécurité de l'exploitation)

Points de contrôle	Résultats demandés	Fréquence
Fonctionnement et étanchéité du système de freinage : raccords souples, boyaux de demi-accouplements, vannes et robinets de purge, distributeurs	Fonctionnement conforme Étanchéité conforme au niveau du manomètre de la cabine de conduite. Recherche des bruits de fuite	Lors de la préparation journalière Lors des essais de freins
Feux de signalisation, agrès de sécurité et extincteurs	Fonctionnement des feux Présence de tous les accessoires en bon état	Lors de la préparation journalière
Système de freinage : timoneries, semelles, sabots, garnitures de frein	Vérification de l'usure et du débordement	Mensuel, voire plus fréquent sur une utilisation intensive du frein
Dispositifs d'attelage et de choc	Tampons et attelages bien graissés Pas de déformations ou fissures	Trimestriel
Organes de roulement	Pas d'anomalie visuelle	Mensuel
	Contrôle dimensionnel (voir cotes ci-après)	Trimestriel
Appareils de communication	Bonne tenue de la charge des batteries Pré-enregistrement des fréquences ou des numéros d'appel	Mensuel
Suspensions	Ruptures, fissures des ressorts	Trimestriel
Réservoirs d'air principaux et auxiliaires	Vérification des échéances de contrôle ; satisfaction aux épreuves d'étanchéité	Trimestriel
Châssis	Pas de déformation ni de corrosion excessive du châssis	Annuel
Circuits d'alimentation électrique	Isolation correcte	Annuel

L'ensemble de l'entretien et des réparations doit être exécuté selon les règles de l'art, notamment en ce qui concerne la qualité des matériaux et des pièces utilisés et leur montage.

Cotes de contrôle pour les organes de roulement :

L'annexe 9 du CUU Wagons donne les valeurs à respecter en utilisation :

- hauteur de boudin : entre 25 et 36 mm ;
- épaisseur de boudin(e) : supérieure à 22 mm ;
- qr : 6,5 au minimum ;
- écartement des faces internes (Ei) entre 1357 et 1363 mm ;
- écartement des faces actives entre 1410 et 1426 mm ($Ea = Ei + 2 \cdot e$, ce qui limite l'épaisseur du boudin).

Appareils à pression (réservoirs) :

Ces équipements sont soumis à des contrôles périodiques en application du titre III du décret n° 99-1046 du 13 décembre 1999 modifié, relatif aux équipements sous pression et à compter du 1er janvier 2018 de la section 14 du chapitre VII du titre V du livre V du code de l'environnement, et de l'arrêté ministériel du 15 mars 2000 modifié relatif à l'exploitation des équipements sous pression.

En application des dispositions prévues par cette réglementation, il doit être effectué sur ces matériels (générateur de volume supérieur à 25 L et récipient d'air dont le produit $PS \cdot V$ est supérieur à 200 bars. L avec PS supérieur à 4 bars) :

- des requalifications périodiques, effectuées par un expert d'un organisme habilité par le ministre chargé de l'industrie. L'intervalle maximal entre deux requalifications ne peut excéder 10 ans (générateurs à vapeur et récipients à pression tels que définis dans l'article 22 de l'arrêté du 15 mars 2000 modifié). La requalification comprend : l'inspection de l'équipement, l'épreuve hydraulique et la vérification de l'accessoire de sécurité ;
- des inspections périodiques, réalisées sous la responsabilité de l'exploitant par une personne compétente apte à reconnaître les défauts susceptibles d'être rencontrés et à en apprécier la gravité. Ces inspections ont lieu aussi souvent que nécessaire, l'intervalle entre deux inspections ne pouvant cependant dépasser 40 mois. L'inspection, qui doit être conduite en tenant compte des dégradations susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité de son exploitation, comprend une vérification extérieure, une vérification intérieure, un examen des accessoires de sécurité et des investigations complémentaires en tant que de besoin.

Tous les véhicules autorisés à circuler doivent disposer des certificats correspondants aux réservoirs installés.

Annexe

ANNEXE 2

RÉFÉRENTIEL RELATIF À LA MISSION DE L'ORGANISME QUALIFIÉ ACCRÉDITÉ

I. - Préambule

Le présent guide décrit la mission attendue de l'organisme qualifié accrédité (OQA) prévue à l'article 12 du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises et à l'article 5 de l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises. Il est destiné aux OQA.

Il n'a pas vocation :

- à traiter des relations de travail entre l'OQA et les autres intervenants d'un projet ;
- à encadrer l'organisation et la conduite de la mission de l'OQA ; étant précisé que ce dernier reste seul responsable de la définition des modalités et conditions de son intervention en regard des données d'entrée fournies par son commanditaire.

Le présent document, annexé à l'arrêté du 6 février 2018, est élaboré par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) avec l'appui d'un groupe de travail composé des membres du secteur (Objectif OFP, UTP, CCI France, UNECTO, AUTF, SNCF Epic de tête, SNCF Réseau, VFLI, Europorte, Bureau Veritas, CERTIFER), de l'EPSF et du STRMTG et s'étant réuni entre septembre 2016 et juin 2017. Il s'appuie sur le guide de conception et de modification des installations ferroviaires élaboré par la profession et sur le guide pour la rédaction du dossier préliminaire de sécurité et du dossier de sécurité.

Ce guide constitue un moyen acceptable de conformité, répondant au triple objectif de respect de la réglementation (décret n° 2017-439 précité et arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises), d'harmonisation des pratiques des OQA et d'adaptabilité nécessaire à chaque situation considérée. En particulier, le dossier à fournir doit être adapté à l'ampleur du projet, et peut ne pas contenir tous les items proposés du contenu détaillé selon les choix réalisés pour le projet.

II. - Documents de référence

Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;

Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire

Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises, notamment ses annexes.

III. - Définitions et abréviations

Modification substantielle : toute modification nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité ou, en l'absence d'un tel dossier, toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du système ou du sous-système ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles. Le caractère substantiel de la modification est apprécié par le demandeur (article 2 du décret n° 2017-439 précité).

Sous-système : les subdivisions de nature structurelle ou fonctionnelle d'un système ferroviaire (article 2 du décret n° 2017-439 précité).

Game (globalement au moins équivalent) : le principe de sécurité, prévu à l'article 3 du décret n° 2017-439 précité, selon lequel tout système ou sous-système nouveau est conçu, réalisé et, le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité soit, après sa mise en œuvre, au moins équivalent, à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables.

IV. - Description de la mission

a) Préambule :

Décret n° 2017-439 précité :

- (article 6) Le DPS « est accompagné d'un rapport d'évaluation de la sécurité établi par un organisme qualifié accrédité mentionné à l'article 12, lequel donne un avis favorable ou défavorable. Tout dossier préliminaire de sécurité assorti d'un avis défavorable de cet organisme est irrecevable. » ;

- (article 8) Le DS « est accompagné d'un rapport d'évaluation de la sécurité établi par un organisme qualifié mentionné à l'article 12, lequel donne un avis favorable ou défavorable, accompagné, le cas échéant d'observations qui ne remettent pas en cause la teneur de l'avis émis. Tout dossier de sécurité assorti d'un avis défavorable de cet organisme est irrecevable. » ;

- (article 12) L'OQA « est chargé d'évaluer, au besoin par des visites sur place, si la conception et la réalisation d'un système ou d'un sous-système permettent, pendant toute la durée prévisible de son exploitation, de respecter l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3. L'évaluation de la sécurité de la conception et de la réalisation d'un système ou d'un sous-système est confiée à un seul organisme. Dans l'exercice de ces missions, cet organisme est indépendant et ne peut avoir été impliqué dans la conception, la fabrication, la construction et la commercialisation du système ou du sous-système qu'il est chargé d'évaluer. ».

La mission de l'OQA consiste en une mission d'évaluation confiée à une tierce partie et débouchant sur un avis objectif concernant le niveau de sécurité du système. L'OQA réalise également l'instruction technique du DPS et du DS, permettant ainsi aux services de l'État de délivrer les autorisations sur avis favorable de l'OQA.

La mission de l'OQA est à dissocier de toutes activités d'assistance ou de conseil à maîtrise d'ouvrage et est incompatible avec toutes prestations de conception, de réalisation ou d'exploitation sur le système considéré.

Le champ d'intervention de l'OQA est limité, au titre de la procédure d'autorisation de mise en service, à la sécurité des circulations, des personnels et des tiers vis-à-vis du fonctionnement du système. La mission porte sur :

- l'instruction du DPS et du DS conformément aux exigences réglementaires du décret n° 2017-439 et de l'arrêté du 30 mars 2017 précités ainsi qu'au guide pour la rédaction du DPS et du DS ;

- l'évaluation de la sécurité du système nouveau ou substantiellement modifié en vue de sa mise en service et englobe l'ensemble des phases de développement (conception générale, conception détaillée, fabrication, installation/mise en place, essais préalables à la mise en service, conditions d'exploitation et de maintenance) ;

- l'évaluation de la sécurité pendant les travaux de modification substantielle d'un système sous exploitation en évaluant les risques liés aux travaux et les dispositions prises pour les maîtriser en vue de la poursuite de l'exploitation du système dans une configuration transitoirement différente de la configuration d'origine ;

- l'évaluation de la sécurité pendant les essais préalables à la mise en service en évaluant les risques associés aux essais en regard notamment de la configuration du système et les précautions prises pour maîtriser ces risques ;

- l'insertion dans le système existant, l'absence de perturbation de ce dernier ou la gestion des interfaces.

b) Mission d'évaluation du niveau de sécurité :

Évaluation globale de la sécurité d'un système :

L'évaluation globale couvre les aspects organisationnels, méthodologiques et techniques concourant au développement en sécurité du système dans son ensemble en tenant compte des contraintes liées à son environnement.

Au plan méthodologique, il s'agit d'évaluer les méthodes et les moyens mis en place par les acteurs du projet en termes de construction et de démonstration de la sécurité à l'échelle globale du système ;

Au plan technique, il s'agit d'évaluer :

- la prise en compte et le traitement en sécurité de l'ensemble des exigences d'interfaces entre les différents sous-systèmes, à travers notamment l'évaluation de la pertinence et de l'exhaustivité des analyses de sécurité successives de niveau « système », ainsi que la prise en compte des risques extérieurs ;

- l'exploitabilité du système, à savoir les conditions de circulation en regard des principes d'exploitation adoptés et des situations rencontrées, ainsi que les outils de supervision ;

- l'acceptabilité des exigences de sécurité identifiées à l'occasion du développement du système et exportées vers l'exploitation et la maintenance ;

- la prise en compte effective de ces exigences dans la documentation d'exploitation et de maintenance ;

- les principes et conditions d'exploitation et de maintenance du système.

Concernant les problématiques liées à l'environnement du système, il s'agit d'évaluer :

- la méthodologie adoptée pour le recensement des risques extérieurs, en particulier les risques naturels et technologiques (inondation, chute de pierre, proximité d'installations ICPE...) ainsi que les mesures techniques ou opérationnelles prévues pour couvrir ces risques ;

- l'identification et la couverture des risques que le système peut présenter pour son environnement immédiat.

Évaluation des sous-systèmes :

Contrôle-commande, signalisation ferroviaire :

Ce domaine couvre l'ensemble des équipements de signalisation ferroviaire (signaux, dispositifs de détection, dispositifs de gestion des manœuvres des aiguillages, taquets, verrous...) et de contrôle-commande des circulations.

Il s'agit d'évaluer leur fonctionnement (architecture et logique associée) ainsi que le niveau de sécurité des équipements correspondants (aspects matériels et logiciels).

Infrastructure :

- génie civil - solidité : ce sous-domaine couvre l'ensemble des problématiques liées à la solidité des ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnels, murs de soutènement). Il s'agit d'évaluer la pertinence des hypothèses de dimensionnement et de vérifier le bon dimensionnement de ces ouvrages ;

- plate-forme, voies et appareils de voie : ce sous-domaine couvre la voie ferrée, les appareils de voie ainsi que la plate-forme qui les supporte. Il s'agit de vérifier le bon dimensionnement de la plate-forme et de vérifier l'armement de la voie, sa géométrie, le fonctionnement des appareils de voie...

Energie :

- sécurité électrique : ce sous-domaine couvre l'ensemble des équipements ou dispositions visant à prévenir les risques d'électrisation/électrocution du public liés à la distribution de l'énergie électrique de traction. Il s'agit d'évaluer le respect des règlements en vigueur en matière de distribution d'énergie électrique de traction et le respect des référentiels techniques et de sécurité et règles de l'art en matière d'équipements intervenant dans la gestion en sécurité de l'énergie électrique de traction ;

- solidité mécanique : ce sous-domaine couvre l'ensemble des problématiques liées à la solidité des équipements et éléments destinés à supporter la caténaire. Il s'agit d'évaluer la solidité des ancrages, des poteaux, de leur massif, et autres éléments de support et de la caténaire elle-même.

c) Mission d'instruction technique :

Il est attendu de l'OQA une instruction technique des DPS et DS transmis au préfet dans le cadre de la procédure d'autorisation, pour permettre aux services de l'Etat de délivrer les autorisations sur avis favorable de l'OQA.

L'OQA doit ainsi se prononcer explicitement :

- sur la complétude des dossiers ;
- sur la pertinence des éléments fournis ;

- sur la nécessité de produire des pièces complémentaires ;
- sur le processus de gestion des risques et notamment la pertinence de maîtrise des risques (Game) des écarts par rapport aux référentiels identifiés ainsi que la prise en compte des contraintes exportées.

d) Conclusions de l'OQA :

L'avis délivré par l'OQA est un avis favorable ou défavorable. Sa conclusion doit clairement prendre position sur la possibilité d'engager les travaux ou de mettre en service au vu du dossier qui est transmis au préfet.

Cependant dans le corps de l'avis, l'OQA peut noter des observations ou des écarts par rapport aux référentiels techniques ou de sécurité. Deux cas sont possibles :

- les observations et les écarts sont mineurs, le projet est acceptable et peut être réalisé ou mis en service en l'état, éventuellement avec des procédures à préciser dans le SGS : l'OQA conclut à un avis favorable pour l'autorisation des travaux ou la mise en service ;
- les observations ou les écarts doivent être résorbés avant l'autorisation : l'OQA transmet les points bloquants au porteur de projet. Si le porteur de projet les prend en compte, l'OQA peut émettre un avis favorable. Sinon, il émet un avis défavorable.

V. - Contenu de l'avis OQA

La forme et le contenu du rapport d'évaluation de l'OQA doivent être conformes à l'annexe 7 de l'arrêté du 30 mars 2017 (cf. encadré ci-dessous).

a) Identification de l'OQA :

- nom et prénoms du dirigeant responsable des évaluations désigné pour la mission en cause,
- identification des personnes ayant participé à la mission d'évaluation et description de leur rôle
- attestation signée de chacune des personnes ayant participé à la mission d'évaluation de leur non-participation à la conception ou à la réalisation du système sur lequel porte l'évaluation ;

b) Champ de l'évaluation de l'OQA :

- identification de la phase et de la partie concernée du système de transport réalisé,
- description de la nature de l'intervention de l'OQA, de son champ et de ses modalités techniques ;

c) Conclusions de l'OQA lorsque son intervention porte sur le DPS :

- évaluation des risques naturels et technologiques ainsi que des autres risques ;
- évaluation de la validité et exhaustivité du référentiel technique proposé par le demandeur ;
- évaluation de la conception du projet au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du projet ;
- attestation de la conformité de la conception du projet au regard du référentiel technique proposé par le demandeur ;
- évaluation d'un programme de tests ou d'essais ;
- dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, évaluation des dispositions prises et de leurs justifications pour permettre la poursuite de l'exploitation conformément aux objectifs de sécurité pendant la durée des travaux ;

d) Conclusions de l'OQA lorsque son intervention porte sur le DS :

- rappel des risques identifiés ;
- attestation de conformité physique du système de transport réalisé par rapport au dossier préliminaire de sécurité, le cas échéant, complété par les prescriptions énoncées dans la décision d'approbation dudit dossier ;
- évaluation du système de transport réalisé au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du système ;
- évaluation de tests et d'essais ;

e) Avis favorable ou défavorable ;

f) Le cas échéant, les rapports d'évaluation préparatoires au rapport de sécurité de l'OQA.

Annexe

ANNEXE 3

RÉFÉRENTIEL RELATIF À LA RÉDACTION DU DOSSIER PRÉLIMINAIRE DE SÉCURITÉ ET DU DOSSIER DE SÉCURITÉ

Le présent guide explicite le contenu attendu de chacune des pièces du dossier préliminaire de sécurité (DPS) et du dossier de sécurité (DS) prévus aux articles 10 et 11 du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises, précisés par l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises. Il est destiné aux demandeurs des travaux de construction d'un nouveau sous-système ou de modification substantielle d'un sous-système, hors véhicule.

Le présent document, annexé à l'arrêté du 6 février 2018, est élaboré par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) avec l'appui d'un groupe de travail composé des membres du secteur (Objectif OFP, UTP, CCI France, UNECTO, AUTF, SNCF Epic de tête, SNCF Réseau, VFLI, Europorte, Bureau Veritas, CERTIFER), de l'EPSF et du STRMTG et s'étant réuni entre septembre 2016 et juin 2017. Il s'appuie sur le guide de conception et de modification des installations ferroviaires élaboré par la profession.

Ce guide constitue un moyen acceptable de conformité à la réglementation précitée et a pour objectif d'harmoniser les pratiques des demandeurs pour faciliter les échanges avec les organismes qualifiés accrédités et les services de l'Etat. En particulier, le dossier à fournir doit être adapté à l'ampleur du projet, et peut ne pas contenir tous les items proposés du contenu détaillé selon les choix réalisés pour le projet.

I. - Documents de référence

Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;

Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises, notamment ses annexes.

II. - Définitions et abréviations

Moyen acceptable de conformité : tout document technique, règle de l'art ou recommandation délivré pour définir des moyens d'établir la conformité aux dispositions des textes réglementaires ;

Organisme qualifié accrédité (OQA) : l'organisme accrédité chargé d'évaluer si la conception et la réalisation d'un système ou sous-système permettent, pendant toute la durée prévisible de son exploitation, de respecter l'objectif de sécurité ;

Game (globalement au moins équivalent) : le principe de sécurité, prévu à l'article 3 du décret n° 2017-439 précité, selon lequel tout système ou sous-système nouveau est conçu, réalisé et, le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité soit, après sa mise en œuvre, au moins équivalent, à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables ;

Plan d'intervention et de sécurité (PIS) : le document définissant le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels des exploitants ferroviaires et prévoyant les modalités de coordination de leurs actions et de l'information du préfet établi conformément à l'article 24 du décret n° 2017-439 précité ;

Registre des dangers : le document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés, les mesures qui y sont liées, leur origine et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer.

III. - Contenu détaillé du DPS

Les textes encadrés ci-dessous sont extraits de l'annexe 5 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité.

a) Une notice générale du projet comprenant :

1. La présentation du demandeur et de l'organisation mise en œuvre pour le projet et rappelant :
 - les principes d'organisation que le demandeur entend retenir pour les tâches de réalisation du projet ;
 - les responsabilités des intervenants ;
 - les modalités de coordination et de contrôle ;
 - le nom de l'OQA accrédité retenu par le demandeur, le contenu de sa mission.

La description de l'organisation proposée pour garantir, à chaque étape (conception, fabrication et mise en place), la sécurité collective du projet ;

La présentation des différents intervenants du projet connus au moment du dépôt du dossier : maître(s) d'ouvrage, maître d'ouvrage coordonnateur et mandataire du (des) maître(s) d'ouvrage le cas échéant, maître(s) d'œuvre, concepteur(s), constructeur(s), exploitant(s), organisme qualifié accrédité ;

La description des missions respectives de ces différents intervenants à l'égard de la sécurité du projet dans son ensemble et de ses différentes composantes ;

Liste des documents de référence technique et de sécurité utilisés pour la conception et la construction du projet, ainsi que pour l'exploitation et la maintenance des installations (textes réglementaires, référentiels techniques et de sécurité, normes de sécurité...).

2. Une description synthétique du projet, le cas échéant de la phase du projet, précisant les conditions d'intégration en sécurité dans le système où il est destiné à être utilisé ou incorporé.

La présentation de l'objet (nature et consistance), des grandes lignes du projet (tracé, longueur, type de système...) et de sa cohérence ;

Un plan de situation du projet (échelle à adapter selon l'ampleur du projet) ;

Les éventuelles spécificités et enjeux particuliers du projet (innovations, points singuliers...);

Le cas échéant, le découpage du projet en tranches.

3. Le planning prévisionnel de réalisation indiquant les dates prévues de début des principales phases techniques et, le cas échéant, de réalisation des tests et essais.

Le planning détaillé et complet de l'ensemble des phases du projet (commencement de la réalisation, essais des sous-systèmes sur site et essais d'ensemble du système, marche à blanc et mise en service) ;

Intégration des demandes et autorisations nécessaires préalables à la mise en service.

4. Le cas échéant, la mention du système de référence pris en compte.

Il s'agit lorsque cela est possible de faire référence à des référentiels techniques (réglementaires et normatifs) reconnus et pertinents ou bien à des matériels et équipements déjà en service comparables et satisfaisants au plan de la sécurité afin de démontrer que le système de transport satisfait à ses objectifs de sécurité.

b) Un mémoire technique justificatif de la sécurité précisant :

1. Les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet envisagé, accompagnées des documents graphiques et plans nécessaires, notamment pour les innovations et singularités du projet.

Pour la création d'une nouvelle infrastructure, présentation détaillée de la conception et des caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet dans ses différents domaines :

- le génie civil : ouvrages d'art, terrassement, ouvrage en terre, plateforme, systèmes de collecte des eaux de drainage, quais, accès aux emprises ferroviaires pour les secours, le mainteneur et l'exploitant, bases de maintenance... ;

- les équipements ferroviaires :

- voie : caractéristiques géométriques, éléments constitutifs, types d'appareils de voie, d'appareils de dilatation, dispositifs particuliers de maintien de la voie, transport ou non de marchandises dangereuses, masse maximale de charge à l'essieu dans la limite des 22,5 tonnes admis ;

- passages à niveau ;

- énergie : équipements d'alimentation des lignes électrifiées, distribution par caténaire, circuit de retour courant traction et mise à la terre, énergie basse tension et éclairage ;

- signalisation/contrôle commande : système d'exploitation et de gestion des circulations, installations en ligne (postes de signalisation), installations en campagne (circuits de voie, commande et contrôle des aiguilles...), système de réchauffage des aiguilles ;

- télécommunications (fixes et mobiles) ;
- moyens de détection des risques naturels et technologiques pour l'exploitation future de la ligne ;
- suivi des trains en marche (boîtes chaudes, gabarit...).

Pour les autres projets, présentation détaillée de la conception et des caractéristiques techniques et fonctionnelles relevant des modifications substantielles uniquement.

L'intégration du projet avec les réseaux voisins, la description des interfaces techniques.

La description des innovations et/ou singularités du projet.

2. Les éventuelles variantes de conception des éléments du sous-système.

3. Les modalités d'exploitation envisagées, y compris en situations particulières ou dégradées.

La description des principes d'exploitation envisagés, en situations normales, particulières ou dégradées ;

Le suivi des contraintes d'exploitation éventuelles résultantes des remarques des OQA ou des écarts par rapport aux référentiels le cas échéant.

4. Les principes de maintenance envisagés afin de respecter la réglementation et de s'assurer que les objectifs de sécurité pourront être respectés tout au long de la durée de l'exploitation du sous-système.

La description des principes de maintenance envisagés, en situations normales, particulières ou dégradées ;

Le suivi des contraintes de maintenance éventuelles résultantes des remarques des OQA ou des écarts par rapport aux référentiels.

5. Le cas échéant, les modalités de prise en compte par le projet des exigences d'intervention des services de secours.

Les échanges officiels avec les services de secours (SDIS) sur la définition et l'acceptation par ceux-ci des dispositions constructives prévues ;

La description des modalités de prise en compte de leurs demandes dès la conception.

6. Le processus de gestion des risques, y compris à caractère naturel ou technologique, comprenant l'analyse des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité résultantes qui doivent être remplies par le sous-système faisant l'objet de l'évaluation.

L'analyse préliminaire des risques du projet identifiant l'ensemble des situations et des causes, y compris extérieures, pouvant conduire à un événement susceptible de mettre en jeu la sécurité des circulations, des personnels et des tiers ;

La pertinence de la maîtrise des risques (Game) des écarts par rapport aux référentiels identifiés ;

Dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, une analyse de risques présentant l'ensemble des situations et des causes associées à la réalisation des travaux liés au projet susceptibles de mettre en jeu la sécurité du système existant ;

Risques naturels et technologiques :

- la liste ainsi que les documents pris en compte et les avis des autorités compétentes recueillis pour identifier les risques extérieurs au projet susceptibles d'affecter la sécurité du projet ainsi que les risques que le projet peut présenter pour son environnement immédiat ;
- le résultat des analyses effectuées pour dresser la liste de ces risques extérieurs au projet.

7. Le cas échéant, les premiers éléments de preuve relatifs à la gestion des dangers identifiés et des premières mesures de sécurité associées, y compris les mesures de prévention et de protection envisagées et destinées à couvrir les risques de manière à respecter les objectifs de sécurité.

Les mesures envisagées pour remédier aux risques identifiés et justifiant la pertinence de ces mesures en regard des risques à couvrir ;

Dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, dispositions prises et leur justification pour permettre la poursuite de l'exploitation pendant la durée des travaux ;

Risques naturels et technologiques : les mesures prévues pour limiter les risques extérieurs identifiés.

8. La gestion des interfaces avec d'autres exploitants (gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires...) et consistant en :

- l'information des autres exploitants, le cas échéant par l'intermédiaire du ou des gestionnaires d'infrastructures pour les opérateurs de transport ;
- la ou les mesure(s) de sécurité envisagée(s) ;
- l'identification des services de secours et des services administratifs délivrant les autorisations préalables au titre des autres législations (notamment risques naturels et technologiques).

L'identification et la présentation de la gestion des risques aux interfaces du projet avec les autres exploitants : contraintes de conception exportées vers l'exploitation et/ou la maintenance du réseau voisin, contraintes importées du réseau voisin vers le projet ;

L'avis des gestionnaires d'infrastructure des réseaux voisins ;

La liste des autorisations préalables au titre d'autres législations et le cas échéant, la prise en compte des avis déjà rendus ;

L'élaboration ou la mise à jour du plan d'intervention et de sécurité.

IV. - Contenu détaillé du DS

Les textes encadrés ci-dessous sont extraits de l'annexe 6 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité.

a) Un mémoire technique décrivant le projet réalisé, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelles qui permettent d'avoir une description du sous-système. Le mémoire précise et justifie également les évolutions éventuelles de la conception générale ou les dispositions significativement différentes de celles envisagées dans le DPS qui, n'ayant pas le caractère de modifications substantielles, n'ont pas nécessité l'approbation d'un nouveau DPS.

Fourniture de la liste exhaustive et définitive des documents utilisés pour la conception et la construction du projet ainsi que pour l'exploitation et la maintenance à venir des installations (textes réglementaires, référentiels techniques et de sécurité, normes de sécurité...);

Intégration des éléments du DPS et des prescriptions du courrier d'approbation du DPS ;

Rappel du contexte général du projet réalisé, de l'organisation du projet, de l'organisation mise en place pour le management de la sécurité ;

Présentation du demandeur et du périmètre du dossier présenté ;

Rappel de l'objectif de sécurité poursuivi et du système de référence choisi ;

Pour la création de nouvelles infrastructures, description détaillée du projet réalisé dans les domaines suivants :

- génie civil :
- terrassements et ouvrages en terre ;
- ouvrages d'art, y compris les dispositions prises pour assurer la surveillance et la maintenance des ouvrages, ainsi que les équipements prévus pour les services de secours ;
- plateforme ;
- systèmes de collecte des eaux de drainage ;
- accès aux emprises ferroviaires pour les secours, le mainteneur et l'exploitant - implantation des pistes et recensement des discontinuités de pistes éventuelles
- équipements ferroviaires :
 - voie ; éléments constitutifs de la voie (type de rails, de traverses, d'attaches, ballast...), appareils de voie, appareils de dilatation ; transport ou non de marchandises dangereuses, masse maximale de charge à l'essieu dans la limite des 22,5 tonnes admis ;
 - passages à niveau ;
 - énergie : équipements d'alimentation des lignes électrifiées, distribution par caténaire, circuit de retour courant traction et mise à la terre, énergie basse tension et éclairage ;

- signalisation/contrôle commande : système d'exploitation et de gestion des circulations, installations en ligne (postes de signalisation), installations en campagne (circuits de voie, commande et contrôle des aiguilles...), système de réchauffage des aiguilles ;
- télécommunications (fixes et mobiles) ;
- suivi des trains en marche (boîtes chaudes, gabarit...).

Pour les autres projets, présentation détaillée uniquement des modifications substantielles apportées au système dans les domaines ci-dessus ;

La description des équipements en interface avec le projet dans le cadre de l'intégration des installations de sécurité dans le réseau voisin et dans son environnement ;

La liste des écarts du projet par rapport aux éléments présentés dans le DPS ;

La description des innovations et/ou singularités du projet.

b) Le cas échéant, la liste des tests et essais réalisés ainsi que les avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats.

Description des différentes phases d'essais réalisées ;

Liste des tests et essais réalisés pour chacune d'elles ;

L'attestation des résultats des tests et essais par les personnes compétentes.

c) Un mémoire ayant pour objet de préciser les conditions d'exploitation et de maintenance du projet à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation et qui comporte :

1. La description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée, et notamment :

- les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation ;
- si c'est pertinent, les conditions d'intervention pour les services de secours ;

2. La description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du projet, en particulier les principes de maintenance ou le plan de maintenance initial envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à ce plan de maintenance devront être précisées.

Fourniture du registre des dangers mettant en évidence :

- la couverture des risques (notamment les risques non clos identifiés dans le DPS et les risques apparus depuis le DPS) ;
- l'identification des contraintes exportées par le projet ;
- la preuve de l'acceptation et de la prise en compte des contraintes exportées par les entités concernées.

Volet exploitation du projet (le cas échéant) :

- rappel des exigences de sécurité à satisfaire par l'exploitant ;

- description de l'organisation de l'exploitation mise en place avec présentation :
- des différentes entités concernées, leurs missions et périmètres de responsabilité ;
- des relations contractuelles et fonctionnelles entre elles ;
- des modalités de coordination, de contrôle et de suivi du niveau de sécurité mises en place ;
- de la couverture des tâches de sécurité
- exposé des principes d'exploitation en conditions normales, particulières et dégradées ;
- fourniture du PIS ;
- modalités de fourniture de la documentation d'exploitation aux exploitants ;
- modalités de fourniture des secours des véhicules.

Volet maintenance du projet :

- rappel des exigences de sécurité à satisfaire par le mainteneur ;
- description de l'organisation de la maintenance mise en place avec présentation :
- des différentes entités concernées, leurs missions et périmètres de responsabilité ;
- des relations contractuelles et fonctionnelles entre elles ;
- des modalités de coordination, de contrôle et de suivi du niveau de sécurité mises en place ;
- exposé des principes de maintenance préventive, conditionnelle et corrective.

Preuve de la validation par les services de secours des mesures constructives prises pour leurs interventions.

- d) Une déclaration du demandeur certifiant la couverture des risques identifiés dans le DPS et la conformité du projet :
- aux prescriptions de la réglementation technique et de sécurité ;
 - aux dispositions présentées dans le DPS, compte tenu des éventuelles évolutions précisées dans le mémoire prévu au a) ci-dessus ;
 - le cas échéant, aux prescriptions émises par le préfet lors de l'approbation du DPS ;
 - le cas échéant, au système de référence pris en compte.

Le demandeur doit démontrer :

- la couverture dans le registre des dangers de tous les risques identifiés ;
- la conformité du projet aux dispositions présentées dans le DPS et aux prescriptions complémentaires émises dans l'acte d'approbation du DPS, compte-tenu des éventuelles

évolutions apparues depuis son approbation et précisées dans le DS ;

- la conformité de la réalisation du projet aux référentiels techniques et de sécurité.

Annexe

ANNEXE 4

RÉFÉRENTIEL RELATIF À L'AUDIT EXTERNE DES EXPLOITANTS FERROVIAIRES

I. - Préambule

Ce guide est destiné aux organismes d'inspection réalisant les audits des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants ferroviaires relevant du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

Le présent document, annexé à l'arrêté du 6 février 2018, est élaboré par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) avec l'appui d'un groupe de travail composé des membres du secteur (Objectif OFP, UTP, CCI France, UNECTO, AUTF, SNCF Epic de tête, SNCF Réseau, VFLI, Europorte, Bureau Veritas, CERTIFER), de l'EPSF et du STRMTG et s'étant réuni entre septembre 2016 et juin 2017. Il s'appuie sur le guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité élaboré par la profession.

Ce guide constitue un moyen acceptable de conformité, répondant au triple objectif de respect de la réglementation (décret n° 2017-439 précité et arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises), d'harmonisation de la mise en œuvre des pratiques d'audit et d'adaptabilité nécessaire à chaque situation considérée.

II. - Documents de référence

Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;

Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises, notamment ses annexes ;

Arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs ;

Norme NF EN ISO/CEI 17020 : Évaluation de la conformité - Exigences pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.

III. - Définitions et abréviations

Système de gestion de la sécurité (SGS) : l'ensemble de règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité ;

Organisme d'inspection : l'entité accréditée chargée d'auditer périodiquement l'application faite par les exploitants ferroviaires de leur système de gestion de la sécurité.

IV. - Rôle de l'organisme d'inspection

L'organisme d'inspection a pour mission d'auditer tous les 3 ans l'application faite par les exploitants ferroviaires de leur système de gestion de la sécurité, son adéquation aux enjeux de sécurité de l'infrastructure ainsi que l'effectivité du contrôle interne.

L'organisme d'inspection est missionné par un exploitant ferroviaire, ou par le préfet aux frais de l'exploitant ferroviaire lorsqu'il existe un doute sérieux sur l'application du SGS ou son adéquation aux enjeux de sécurité.

Le rapport d'audit de l'organisme d'inspection est la base technique de l'intervention des services du préfet.

Pour exercer les missions d'organismes d'inspection, un organisme doit respecter les dispositions de l'article 20 du décret n° 2017-439 précité et de façon transitoire de l'article 31 de ce même décret.

V. - Étapes de l'audit

V.1. Définition de la mission

L'organisme d'inspection définit précisément, avec le demandeur, les limites de la mission d'audit externe, en explicitant :

- les exploitants concernés par la mission, avec l'accord des exploitants qui ne sont pas le demandeur ;
- les infrastructures concernées, comprenant éventuellement les infrastructures dans l'enceinte des établissements selon le choix du demandeur ;
- les documents concernés ;
- la couverture ou non de la sécurité du personnel liée à l'exploitation ferroviaire.

V.2. Élaboration du programme d'audit

L'organisme d'inspection élabore un programme d'audit qui détaille au moins les aspects suivants :

- les noms des rédacteurs (et vérificateurs, le cas échéant) ;
- l'identification du demandeur ;
- le contexte de la mission (historique de l'exploitation, historique des audits). Pour l'élaboration du programme d'audit, le demandeur transmet les 2 derniers rapports d'audit en cas de changement d'organisme d'inspection ;
- l'identification et les limites de la mission (cf. V.1) ;
- l'identification des référentiels qui seront utilisés pour l'audit (cf. II) ;
- l'identification des domaines déjà soumis à une certification ;

- l'identification des auditeurs ;
- les domaines à auditer avec les prévisions de revues documentaires, de visites et le niveau d'approfondissement prévu des revues documentaires. L'ensemble des domaines doit être audité au minimum tous les 6 ans, hormis le contrôle interne qui est vérifié à chaque audit ;
- les livrables (rapport d'audit) ;
- un planning. Pour la mise en œuvre du contrôle visuel non systématique du SGS, détaillée dans la partie 2 de la grille d'analyse ainsi que pour l'obtention de compléments d'informations nécessaires à l'évaluation du SGS, l'audit doit être dimensionné pour tenir sur 2 jours au maximum.

Le programme d'audit peut être mis à jour autant que nécessaire pendant le déroulement de la prestation.

V.3. Accord du demandeur sur l'audit proposé

Le demandeur donne son accord sur le programme d'audit, et s'engage à respecter ses obligations de demandeur. En particulier, il prend les mesures appropriées pour que l'organisme d'inspection ait accès aux dossiers et sites nécessaires à la bonne réalisation de ses missions.

V.4. Choix des auditeurs

Le ou les auditeurs chargés d'auditer les systèmes de gestion de la sécurité sont choisis sur la base de leur compétence et de leur indépendance. Une spécialisation dans les domaines relatifs aux ouvrages d'art, aux marchandises dangereuses ou aux voies n'est pas obligatoire.

Ils s'engagent à assurer la confidentialité de toutes les informations recueillies durant leur mission.

V.5. Réalisation de l'audit

Les auditeurs missionnés par l'organisme d'inspection réalisent l'audit conformément aux référentiels prévus au plan d'inspection.

L'audit doit comprendre :

- une évaluation de l'adéquation du SGS aux enjeux de sécurité ;
- une évaluation de sa bonne application ;
- une évaluation de l'effectivité du contrôle interne.

1. Adéquation du SGS aux enjeux de sécurité :

L'évaluation de l'adéquation du SGS aux enjeux de sécurité se réalise sur la base des risques et mesures proposées dans le guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité. Cette évaluation est réalisée par domaine.

Le chapitre VI « grille d'analyse » du présent guide précise pour chaque domaine les éléments d'appréciation et le niveau d'approfondissement de l'évaluation attendu.

Elle est réalisée sur une base documentaire, mais également par une visite sur site pour se faire une idée des enjeux. L'auditeur peut procéder à des vérifications par échantillonnage de la documentation, mais doit adapter l'approfondissement de son évaluation en fonction de la criticité des informations y figurant.

Lorsque l'exploitant a fait le choix d'intégrer son SGS ferroviaire à une autre démarche équivalente, l'évaluation ne porte que sur les activités ferroviaires, en intégrant ou non la sécurité du personnel ou la sécurité ferroviaire à l'intérieur de l'enceinte de l'établissement selon le choix exprimé par le demandeur dans sa commande.

Les démarches équivalentes peuvent être un SGS approuvé par l'EPSF, le document unique assurant la sécurité des travailleurs, les procédures des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Ainsi les éléments du SGS déjà certifiés par ailleurs pourront être pris en compte par l'organisme d'inspection afin d'adapter les modalités d'audit.

2. Application du SGS :

L'évaluation de la bonne application du SGS se réalise sur la base d'analyse par sondage de dossiers dans l'ensemble des domaines audités, conjointe à un contrôle visuel sur site, au choix de l'auditeur, pour compléter son évaluation sur le système de gestion de la sécurité.

L'approfondissement de cette évaluation est à l'appréciation de l'auditeur en fonction des constats réalisés sur place, et ce conformément au chapitre V.7 « Rapport d'audit » du présent guide.

Cette évaluation porte sur la mise en œuvre des procédures et méthodes prévues par le SGS, en particulier concernant la traçabilité, les processus de vérification et de validation, la réalisation par un personnel qualifié...

3. Effectivité du contrôle interne :

L'évaluation de l'effectivité du contrôle interne est réalisée systématiquement à chaque audit.

V.6. Information du préfet

Conformément à l'article 22 du décret n° 2017-439 précité, lorsque l'organisme d'inspection constate un manquement grave à la réglementation ou un risque grave ou imminent pour la sécurité des circulations, il en avise immédiatement les services compétents du préfet.

Comme prévu à l'article 10 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité, suite à cette information du préfet, il revient à l'exploitant ferroviaire concerné de prendre les mesures conservatoires immédiates adaptées et de les faire connaître sans délai au préfet. L'organisme d'inspection transmet les éléments sur les constats de manquement grave à la réglementation ou de risque grave ou imminent à l'exploitant ferroviaire et au préfet dans un délai d'une semaine. L'exploitant ferroviaire transmet au préfet dans un délai d'un mois après réception des

éléments précités les dispositions prises ou qu'il entend prendre avec un échéancier afin de garantir le respect de l'objectif de sécurité.

Il ne revient pas à l'organisme d'inspection de se prononcer dans ce cadre sur la pertinence des éléments transmis au préfet, sauf à la demande du préfet qui pourra demander alors un nouvel audit complémentaire à la charge de l'exploitant concerné. Mais l'exploitant ferroviaire doit s'assurer que les mesures qu'il a prises ou qu'il entend prendre sont en adéquation avec les conclusions du rapport d'audit définitif rendu par l'organisme d'inspection.

Les manquements graves à la réglementation ou les risques graves ou imminents pour la sécurité des circulations sont définis à l'annexe 3 de l'arrêté du 30 mars 2017 précité et explicités au V.7.

V.7. Rapport d'audit

Le rapport d'audit doit respecter la structure prévue à l'annexe 3 de l'arrêté du 30 mars 2017 reprise ci-après en détaillant les attendus.

1. Identification de l'organisme d'inspection et du correspondant de l'organisme en charge de l'organisation du contrôle.

2. Identification de l'exploitant ferroviaire et de la commande d'audit externe.

3. Périmètre du contrôle : périmètre géographique et identification des domaines contrôlés et explicitation des choix.

Doivent être détaillés clairement les domaines, les documents et les sites qui ont fait l'objet de l'audit dont il est question dans ce rapport. Toutes les différences entre le programme d'audit et ce qui a été réellement réalisé doivent être indiquées et justifiées.

Pour chaque domaine audité, il convient de préciser le niveau d'approfondissement de l'audit, par exemple d'expliciter quels sont les documents évalués par échantillonnage.

4. Rappel de la réglementation applicable.

5. Synthèse des observations.

Il s'agit pour l'organisme d'inspection de présenter de façon synthétique les observations réalisées lors de l'audit et de conclure sur l'adéquation ou non du SGS aux enjeux de sécurité de la ligne et ainsi sur le niveau de maîtrise général de l'exploitant de son activité ferroviaire.

En cas d'information du préfet, elle doit expliciter les constats ayant conduit à cette décision. Ces constats peuvent provenir d'éléments isolés ou d'une accumulation d'éléments peu ou mal maîtrisés, à l'appréciation de l'auditeur.

6. Constats : pour chaque item audité du SGS, les constats avec l'attribution d'une qualification :

- a) Point maîtrisé : constat de la mise en œuvre par l'exploitant ferroviaire de dispositions du SGS adaptées aux enjeux de sécurité ;
- b) Point de fragilité : constat d'une situation jugée fragile par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires ;
- c) Risque grave : constat d'un dysfonctionnement grave du SGS impactant directement la sécurité des circulations ferroviaires ;

L'organisme d'inspection peut conclure à un risque grave en cas d'accumulation de point de fragilité.

- d) Non-conformité à la réglementation : constat d'une non-conformité à la réglementation qui ne constitue pas un manquement grave ;
- e) Manquement grave à la réglementation : constituent notamment des manquements graves à la réglementation les constats d'absence totale ou partielle de SGS, d'absence de contrôle interne, ou d'absence d'intervention de l'exploitant ferroviaire conformément aux articles 9 et 10 de l'arrêté du 30 mars 2017 ;

7. Information sur la communication à l'exploitant ferroviaire

Date d'envoi du rapport, éventuelle réunion de rendu des conclusions avec l'exploitant.

8. Information sur la communication au préfet

Date d'information du préfet, nom du service et de l'interlocuteur, copie des éléments transmis au titre de l'article 10 de l'arrêté du 30 mars 2017 ainsi que l'éventuel audit complémentaire commandé par le préfet.

V.8. Suite des audits

Le rapport d'audit ne donne pas lieu à une levée des réserves par le demandeur dans un délai fixé par l'organisme d'inspection. Toutefois, conformément à l'article 9 de l'arrêté du 30 mars 2017, lorsque le rapport d'audit fait apparaître des non-conformités à la réglementation ou des points de fragilité, l'exploitant ferroviaire établit un échéancier des dispositions qu'il entend prendre pour y remédier afin de garantir le respect de l'objectif de sécurité et le transmet à l'organisme d'inspection. L'absence ou l'insuffisance des dispositions prises ou prévues par l'exploitant équivaut à un manquement grave à la réglementation qui conduit à prévenir le préfet sans délai et à appliquer la procédure décrite au V.6.

Les organismes d'inspection conservent, pour chaque exploitant ferroviaire contrôlé, les résultats de ses deux derniers audits dans la limite de six années.

VI. - Grille d'analyse

La grille d'analyse comprend pour chaque domaine audité :

- les éléments d'appréciation en fonction du guide SGS ;
- le niveau d'approfondissement requis d'examen de la documentation (analyse rapide, analyse exhaustive, analyse par sondage, pas d'analyse).

Éléments d'évaluation du SGS relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises pour les exploitations qui ne présentent pas un faible niveau de risques

Le but de l'audit est d'évaluer l'efficacité du contrôle interne et de s'assurer de l'adéquation du prescrit du système de gestion de la sécurité (SGS) aux enjeux de sécurité, notamment dans les domaines de la maintenance et de l'exploitation de l'infrastructure, de l'autorisation et de la maintenance du matériel roulant ainsi qu'aux interfaces avec les autres exploitants et les tiers.

L'auditeur peut par sondage effectuer un contrôle visuel sur site pour compléter son évaluation sur le système de gestion de la sécurité.

L'audit porte sur l'ensemble des points prévus à l'annexe 1 de l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises. Tous les thèmes doivent être évalués au moins tous les six ans.

La grille ci-après comprend deux parties :

- une partie d'évaluation systématique du système de gestion de la sécurité ;
- une partie non systématique de contrôle visuel pour compléter l'évaluation du système de gestion de la sécurité.

L'auditeur peut compléter la grille au vu du SGS lorsque des installations ou des procédures particulières existent.

Cette grille permet d'établir le rapport d'inspection.

Légende		PM	PF-NC	RG-MG
PM : Point maîtrisé ; PF-NC : Point de fragilité ou non-conformité à la réglementation RC-MG : Risque grave ou manquement grave.				
Partie 1 : Évaluation systématique du système de gestion de la sécurité				
Point de l'annexe 1 de l'arrêté	Efficacité du contrôle interne			
1-1- Objet de l'exploitation	1-1-1- Description de l'exploitation			
	1-1-2- Description des installations, des outils en adéquation avec le terrain, Inventaire de l'infrastructure (voie, signalisation, énergie, télécommunications, ouvrages d'art, ouvrages en terre, passages à niveau)			
1-2- Identification et maîtrise des risques identifiés par l'exploitant ferroviaire sur le réseau	1-2-1- Analyse des risques en fonction du guide d'élaboration et de mise en œuvre du SGS			
1-3- Organisation et personnel	1-3-1-Structures identifiées			
	1-3-2- Identification de la structure et des responsabilités (nom, fonction, mission)"			
	1-3-3- Politique et objectifs de sécurité définis et mise en œuvre des plans d'actions sécurité			
	1-3-4- Description des tâches de sécurité			
	1-3-5- Référentiels de compétences des emplois tenus			
	1-3-6- Plan de formation			
	1-3-7- Cahiers des charges de formation			
	1-3-8- Affectation des tâches de sécurité accomplies par le personnel			
	1-3-9- Habilitation du personnel et traçabilité			
	1-3-10- Prise en compte des évolutions			

	1-3-11- Prévention des risques professionnels			
1-4- Gestion de la documentation	1-4-1- Documentation : en adéquation avec la réglementation			
	1-4-2- Documentation : en adéquation avec l'exploitation			
	1-4-3- Procédures : conformité entre le prescrit et le compris			
	1-4-4- Application du SGS			
	1-4-5- Archivage des documents de sécurité			
1-5- Contrôle interne et surveillance	1-5-1- Mise en œuvre de contrôles et d'audits de sécurité			
	1-5-2- Périodicité des contrôles			
	1-5-3- Items de contrôles conformes à la consistance de l'exploitation			
	1-5-4- Traçabilité des contrôles internes			
1-6- Organisation du retour d'expérience (REX)	1-6-1- Enregistrements relatifs à la sécurité			
	1-6-2- Traitement des événements			
	1-6-3- Suivi des actions et des décisions, du bouclage des audits, des contrôles de sécurité			
	1-6-4- Gestion des marchandises dangereuses			
1-7- Traitement des accidents ou incidents graves	1-7-1- Mesures conservatoires dans les situations d'urgence			
	1-7-2- Consignation des mesures conservatoires prises			
	1-7-3- Présence d'un Plan d'intervention et de sécurité (PIS)			
1-8- Gestion des interfaces	1-8-1- Contractualisations externes (SNCF Réseau, sous-traitants, autres gestionnaires d'infrastructure, ...)			
	1-8-2-Sécurité des clients, des tiers et des biens			
1-9- Marchandises dangereuses	1-9-1- Identification des envois de marchandises dangereuses			
	1-9-2- Réalisation de la Reconnaissance Aptitude au Transport marchandises dangereuses			
	1-9-3- Présence d'un conseiller sécurité du transport le cas échéant			
	1-9-4- Plan d'urgence interne			

Partie 2 : Partie non systématique de contrôle visuel pour compléter l'évaluation du système de gestion de la sécurité				
2-1- Maintenance de l'infrastructure	2-1-1- Situation de la zone (Ligne, Voie, PK, Gr UIC, Vitesse, courbe, alignement, tunnel, ouvrage d'art, ...)			
	2-1-2- Inventaire des installations du gestionnaire d'infrastructure			
	2-1-3- Inventaire des installations d'un tiers pouvant affecter l'exploitation ferroviaire			
	2-1-4- Existence d'un plan de maintenance			
	2-1-5- Classement de voie marchandises dangereuses (MD)/non MD			
2-2- Voie et appareils de voie	2-2-1- Examen visuel périodique de la voie et des appareils de voie dans le respect de la périodicité du plan de maintenance (amortissement sur document de suivi des relevés)			
	2-2-2- Date du relevé, nom de l'agent ayant effectué le relevé et signature			
	2-2-3- Rail fissuré et portion de rail manquante			
	2-2-4- Eclisse manquante ou non boulonnée			
	2-2-5- Attaches : nombre et serrage suffisant			
	2-2-6- Traverses : nombre et état suffisant			
	2-2-7- Appareil de voie avarié (fissure, levier, fixation, serrure)			
	2-2-8- Abords (gabarit ferroviaire dégagé, maintien de la visibilité de la signalisation, voie, aucun matériel entreposé dans la zone dangereuse)			
	2-2-9- Géométrie (gauches, sur-écartements)			
2-3- Traction électrique	2-3-1- Appareils de commande conformes			
2-4- Signalisation	2-4-1- Signaux mécaniques : conformes et visibles			
	2-4-2- Signaux lumineux : conformes et visibles			
2-5- Passages à niveau	2-5-1- Feux routiers et signalisation			
	2-5-2- Visibilité autour du passage à niveau par les usagers de la route			
	2-5-3- Barrières et banderoles			
	2-5-4- Téléphone : présence et en état de fonctionnement			
2-6- Ouvrages d'art	2-6-1- Date du relevé, nom et signature de l'agent ayant effectué le relevé			
	2-6-2- Fissures, décollement de bandeaux, dégradation des joints des ouvrages en maçonnerie			
	2-6-3- Corrosion, peinture des ouvrages métalliques			
	2-6-4- Garde-corps : présence, désolidarisation, descellement.			
	2-6-5- Dégagement de la végétation autour de l'ouvrage d'art			

	2-6-6- État des appuis.			
2-7- Travaux réalisés dans le cadre de la maintenance de l'infrastructure	2-7-1- Élaboration de fiches de travail			
	2-7-2- Travail avec des documents			
	2-7-3- Information des exploitants sur les travaux et les modifications des installations			
2-8- Admission du matériel roulant	2-8-1- Respect des contraintes imposées par l'infrastructure (gabarit, masse, rayon, ...)			
	2-8-2- Équipement frein automatique et performances de freinage			
	2-8-3- Marquage du véhicule			
2-9- Maintenance du matériel roulant	2-9-1- Désignation du détenteur et de l'entité en charge de la maintenance			
	2-9-2- Existence d'un plan de maintenance			
	2-9-3- Transmission des informations entre l'exploitant et le mainteneur			
2-10- Circulation des trains				
2-11- Dispositions imposées par le gestionnaire de l'infrastructure	2-11-1- Existence et respect de la consigne d'exploitation			
	2-11-2- Règles sur la composition des trains			
	2-11-3- Règles sur la vitesse des trains			
	2-11-4- Descriptif du réseau			
2-12- Préparation des trains pour les trains circulant exclusivement sur la ligne locale	2-12-1- Respect des règles de composition des trains			
	2-12-2- Respect de la Reconnaissance Aptitude au Transport (RAT)			
2-13- Circulation normale	2-13-1- Organisation du service			
	2-13-2- Programme de circulation (trains en circulation, travaux en cours)			
	2-13-3- Espacement des trains			
	2-13-4- Croisement des trains			
	2-13-5- Traçabilité des circulations et enregistrement des dépêches			
2-14- Anomalies en circulation	2-14-1- Avis au gestionnaire d'infrastructure			

	2-14-2- Mesures conservatoires			
	2-14-3- Reprise normale de la circulation			
2-15- Circulations particulières : Gestion des transports exceptionnels	2-15-1- Organisation des transports exceptionnels dans la consigne d'exploitation ou gestion par une autre procédure			
2-16- Manœuvres	2-16-1- Dispositions de la consigne d'exploitation			
	Observations :			
	Actions correctives envisagées :			
	Conclusions :			

Fait le 6 février 2018.

La ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire,
chargée des transports,

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur des services de transport,

A. Vuillemin

Le ministre d'État, ministre de l'intérieur,

Pour le ministre d'État et par délégation :

Le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises,

J. Witkowski