

Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national

NOR: DEVT0819965A

Version consolidée au 8 février 2017

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et le secrétaire d'Etat chargé des transports,

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;

Vu la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC et pris en application de l'article 14 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;

Vu l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire,

Arrêtent :

Article 1

Le présent arrêté, pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 susvisé, a pour objet de définir les exigences relatives à l'élaboration, à la mise à jour et au contenu des plans d'intervention et de sécurité ci-après dénommés " PIS " à mettre en œuvre sur le réseau ferré national, ainsi que les conditions d'activation de ces plans.

Article 2

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

Au sens du présent arrêté, on entend par :

" Gestionnaire de l'infrastructure " : l'ensemble des personnes mentionnées au deuxième alinéa de l'article 9 du décret du 19 octobre 2006 susvisé.

" Entreprise ferroviaire " : toute personne titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs.

" Evénement de sécurité " : tout incident ou succession d'incidents provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement.

" Exploitant ferroviaire " : désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure, une entreprise ferroviaire ou une entreprise agréée au titre de l'article L. 5352-3 du code des transports.

" Coordonnateur territorial " : la personne désignée par SNCF Réseau, responsable du déclenchement de l'activation du PIS ; il est l'interlocuteur du centre opérationnel des services de secours publics et du centre opérationnel départemental de la préfecture (COD) selon l'importance de l'événement.

" Chef d'incident local " : la personne désignée par SNCF Réseau, en cas de déclenchement d'un PIS, pour gérer l'événement de sécurité sur le lieu où il s'est produit ; il assiste et conseille le commandant des opérations de secours.

" Chef d'incident principal " : la personne désignée par SNCF Réseau en cas de déclenchement d'un PIS ; il assiste et conseille le directeur des opérations de secours.

TITRE IER : MODALITES D'ELABORATION ET DE MISE A JOUR DES PIS

Article 3

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

Le périmètre de chaque PIS est établi par SNCF Réseau à l'échelon territorial le plus pertinent.

SNCF Réseau transmet les PIS aux préfets territorialement compétents, au gestionnaire de l'infrastructure et aux exploitants ferroviaires concernés, ainsi qu'à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sur sa demande.

Les exploitants ferroviaires sont tenus d'adapter leur organisation aux exigences de ces plans.

Les PIS décrivent les modalités d'alerte de chaque exploitant des autres réseaux de transport raccordés au réseau ferré national.

Chaque PIS précise son délai de mise en application qui ne doit pas être inférieur à un mois ni excéder deux mois à compter de la date de transmission du plan aux exploitants ferroviaires et aux préfets territorialement compétents.

Article 4

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

I. - SNCF Réseau actualise les PIS en tant que de besoin et au moins tous les cinq ans en s'appuyant sur les enseignements du retour d'expérience et en tenant compte des modifications éventuelles des systèmes ferroviaires concernés.

II.- Lorsque l'EPSF délivre un certificat de sécurité à une nouvelle entreprise ferroviaire ou valide la modification du périmètre du certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire, l'entreprise ferroviaire concernée informe SNCF Réseau afin qu'il actualise le plan d'intervention et de sécurité pour y intégrer les évolutions nécessaires.

III.- Les procédures du PIS sont testées et mises en œuvre lors de la tenue d'exercices internes organisés à l'initiative de SNCF Réseau, avec la participation de chaque exploitant ferroviaire concerné. SNCF Réseau informe le préfet de la tenue de cet exercice qui doit avoir lieu dans les six mois suivant la mise en application du PIS, puis annuellement. Le déclenchement du PIS pour un événement réel, dans les délais susmentionnés, exonère de l'obligation de la tenue de l'exercice interne annuel à l'échéance normalement prévue. Celui-ci est alors organisé, selon le cas, dans les six mois ou l'année suivant le déclenchement du PIS.

TITRE II : CONTENU DES PIS

Article 5

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

Chaque PIS comporte une description simplifiée du système ferroviaire concerné. Des annexes au PIS décrivent les sites susceptibles de présenter des risques particuliers au regard des conditions d'exploitation, des particularités de l'infrastructure ou des difficultés d'accès.

Chaque PIS détermine :

- sa procédure d'activation ;
- la composition de la cellule de coordination et les organisations structurelles ou fonctionnelles internes prévues par SNCF Réseau ;
- les coordonnées du coordonnateur territorial, les conditions de contact des chefs d'incident local et principal et les moyens d'identification des intervenants (brassards, chasubles...) ;
- la nature des liaisons prévues entre SNCF Réseau, les exploitants ferroviaires, le préfet et les services de secours publics ;
- le type de circulations ferroviaires sur le réseau concerné ;
- les itinéraires et voies d'accès possibles ainsi que les moyens de localisation de l'événement ;
- les locaux, les moyens humains, matériels et techniques de SNCF Réseau dédiés à la résolution des événements de sécurité, et les modalités de mise à disposition des moyens destinés aux services de secours publics ;
- les modalités de communication de SNCF Réseau avec les médias, en cohérence avec le directeur des opérations de secours et les exploitants ferroviaires.

Par ailleurs, les exploitants ferroviaires décrivent les organisations mises en place pour répondre aux sollicitations de SNCF Réseau en cas d'activation du PIS. Elles précisent notamment :

- les locaux, moyens humains, matériels et techniques qu'elles mettent en œuvre ou à disposition ;
- l'organisation et les modalités d'information et de prise en charge des familles ;
- l'organisation de l'information, de l'avitaillement ou de l'évacuation des voyageurs.

Pour l'accomplissement de certaines de ses missions, SNCF Réseau peut utiliser, en tant que de besoin, les moyens des exploitants ferroviaires non impliqués dans l'événement de sécurité ayant déclenché l'activation du PIS. La mise en œuvre de cette disposition ouvre droit, dans les conditions du droit commun ou, le cas échéant, selon les stipulations du contrat mentionné à l'article 24 du décret du 7 mars 2003 susvisé, à indemnisation du préjudice éventuellement subi par les entreprises ferroviaires concernées.

Article 6

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

Chaque PIS fixe les modalités de transmission de l'alerte et les informations à communiquer, dans les délais les plus brefs, au préfet, aux services de secours, à SNCF Réseau et aux autres exploitants ferroviaires concernés. Il précise en particulier :

- l'origine du message (organisme, coordonnées téléphoniques, correspondant pour relations ultérieures) ;
- l'heure de rédaction du message ;
- les destinataires (services de secours, préfectures, SNCF Réseau, autres exploitants ferroviaires) ;
- l'identification du (ou des) train(s) accidenté(s) (train voyageurs ou fret n° ..., entreprise ferroviaire concernée) ;

- la nature de l'événement de sécurité (déraillement, collision, incendie, fait de voyageurs...) et, si possible, des informations sur les causes connues ou présumées ;
- sa localisation (PK n° ..., la ligne de... à..., département de..., commune de..., point d'accès sur la cartographie) ;
- la première évaluation des victimes et des dégâts ;
- les premières mesures prises.

TITRE III : DECLENCHEMENT DE L'ACTIVATION DES PIS

Article 7

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

Les événements de sécurité susceptibles de déclencher l'activation du PIS par le coordonnateur territorial sont classés selon la typologie suivante :

- type 1 : événement de sécurité géré par les exploitants ferroviaires avec leurs moyens propres. Ces événements ne nécessitent pas systématiquement le concours des services de secours publics.
- type 2 : événement de sécurité nécessitant le concours des services de secours publics et l'information du préfet, voire la mise en œuvre d'un dispositif ORSEC, au sens de l'article R. 741-8 du code de la sécurité intérieure.

Le déclenchement d'un PIS pour un événement de type 2 avec mise en œuvre d'un dispositif ORSEC fait l'objet d'une procédure de retour d'expérience qui est communiquée au préfet territorialement compétent.

Les événements de sécurité impliquant des marchandises dangereuses sont définis par l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, conformément aux dispositions prévues par l'article L. 1252-1 du code des transports.

L'annexe au présent arrêté propose une liste non exhaustive des événements de sécurité susceptibles de déclencher l'activation du PIS dans les types précités correspondants.

Article 8 (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

TITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES ET D'EXECUTION

Article 9

Les dispositions des PIS actuellement en vigueur demeurent applicables jusqu'à leur prochaine actualisation.

Article 9 bis

Créé par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

En application du décret du 19 octobre 2006 susvisé, l'ensemble des dispositions du présent arrêté qui s'appliquent à SNCF Réseau, s'appliquent au titulaire de la convention prévue au dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, chargé de la gestion opérationnelle des circulations.

Lorsque SNCF Réseau a confié une ligne par convention à un autre gestionnaire d'infrastructure, conformément à l'article 23 du décret du 5 mai 1997 susvisé, les dispositions du présent arrêté qui s'appliquent à SNCF Réseau, s'appliquent à ce titulaire.

Article 10

Le directeur des services de transport et le directeur de la défense et de la sécurité civiles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

Annexe

Modifié par Arrêté du 30 janvier 2017 - art. 1

ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ RELEVANT DE LA TYPOLOGIE DE L'ARTICLE 7

DÉSIGNATION DE L'ÉVÉNEMENT	TYPE 1	TYPE 2
1. Accidents de personnes, collectifs ou individuels : voyageurs, personnel, tiers, suicide, mort naturelle, y/ c aux passages à niveau.		
1.1. Personne blessée ou malade.	X	
1.2. Plusieurs personnes blessées ou personne décédée.		X
2. Incident ou accident entraînant une perturbation importante de la circulation.		
2.1. Peu de voyageurs impliqués, pas de conditions climatiques aggravantes ou durée prévisible de l'incident inférieure à deux heures.	X	
2.2. Arrêt prolongé en tunnel, ou beaucoup de voyageurs impliqués, ou conditions climatiques difficiles ou durée prévisible de l'incident supérieure à deux heures (selon gravité).	X	X
2.3 Événement important susceptible d'apporter une perturbation dans la circulation des trains ou d'avoir un certain retentissement tel que manifestation ou arrêt de travail (selon importance).	X	X
3. Incendie dans un train.		
3.1. Extinction avec les moyens embarqués.	X	
3.2. Incendie non maîtrisable ou avec facteurs aggravants et notamment dans le cas d'un engin moteur avec pyralène, ou incendie dans un tunnel.		X
4. Accident ferroviaire (déraillement, collision ou dérive).		
4.1. Sans conséquence humaine, conséquences matérielles limitées.	X	
4.2. Sans conséquence humaine grave mais avec conséquences matérielles importantes.	X	
4.3. Avec conséquences humaines graves ou accident dans un ouvrage d'art à accès difficile (tunnel, tranchée couverte, viaduc...).		X

DÉSIGNATION DE L'ÉVÉNEMENT	TYPE 1	TYPE 2
5. Attentats et explosions, actes de malveillance ayant eu des conséquences graves pour la sécurité des circulations ou des personnes.		X
6. Incident affectant un chargement militaire (selon gravité).	X	X
7. Evénement ayant une conséquence sur l'environnement (selon gravité).	X	X
8. Evénement impliquant des marchandises dangereuses	Arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres	

Fait à Paris, le 12 août 2008.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable
et de l'aménagement du territoire,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des services de transport,
P. Vieu

La ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur de la défense
et de la sécurité civiles,
haut fonctionnaire de défense,
A. Perret

Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur des services de transport,
P. Vieu