

Critères décisionnels

Conduite des trains et engins moteurs

**CONTRÔLES À CARACTÈRE
OPÉRATIONNEL CONDUITE (COC)**



**LISTE DE CONSTATS CONDUISANT À LA
NOTIFICATION D'UN ÉCART MAJEUR**



OBJET

Conformément à l'article 25 du décret n°2019-525, *l'Etablissement public de sécurité ferroviaire assure la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, comprenant notamment le contrôle du respect constant de leur obligation de mettre en œuvre les dispositions contenues dans leur système de gestion de la sécurité tel que décrit aux articles 40 à 47.*

De même, l'article 7 du règlement européen (UE) n° 2018/761 dans lequel il est précisé que *l'autorité nationale de sécurité définit et publie des critères servant à décider de quelle manière elle évalue l'application correcte d'un système de gestion de la sécurité d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure et l'efficacité du système de gestion de la sécurité dans le contrôle des risques pour la sécurité liés aux activités de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.*

Ces critères reposent sur des informations concernant la manière dont l'autorité nationale de sécurité gère et traite les cas de non-conformité décelés dans le système de gestion de la sécurité de l'exploitant ferroviaire.

Destiné à l'ensemble des entreprises ferroviaires (EF) et gestionnaires d'infrastructure (GI), ce document vise ainsi à initier la démarche de définition d'une liste de critères décisionnels. Sauf circonstances particulières, l'absence de respect de ces exigences conduit à minima et de facto¹ à la notification d'un écart majeur lors d'un contrôle de l'EPSF.

Au-delà de répondre aux exigences réglementaires, l'objectif global de cette démarche s'articule autour de 3 points qui consiste à :

- Offrir de la transparence auprès des audités quant à la notification d'un tel écart ;
- Homogénéiser autant que possible la cotation des écarts lors des contrôles réalisés par l'EPSF, par le dispositif de contrôle interne des exploitants et par toutes autres entités externes en charge de réaliser des contrôles sur les domaines de la conduite des trains ;
- Contribuer à aider les agents opérationnels ainsi que les responsables métiers à identifier des préalables essentiels à la garantie d'un niveau de sécurité acceptable.

Il convient d'indiquer que cette édition n'a pas la prétention d'établir de manière exhaustive l'ensemble des cas de figure pouvant conduire à un écart majeur. De nouvelles éditions viseront toutefois à enrichir le document de manière continue grâce au retour d'expérience des contrôles réalisés par les différents acteurs et sera mis à jour périodiquement sur le site Internet de l'EPSF.

¹ La notification de facto s'effectue dans le cadre du projet de rapport. L'entité auditée bénéficie alors du délai réglementaire (art. 17 décret n° 2006-369) pour adresser ses remarques et / ou éléments complémentaires pouvant amener à réviser le niveau de l'écart.



CRITÈRES DÉCISIONNELS PAR DOMAINES

Cette démarche vise à établir une liste de constats conduisant à la notification d'un écart majeur pour chacun des trois domaines qui suivent :

- Gestion des compétences ;
- Gestion documentaire et de l'information ;
- Domaines opérationnels.

Ces trois domaines liés à l'activité de conduite des trains sont détaillés dans les chapitres ci-après.

En cas d'écart majeur constaté, l'EPSF peut demander des mesures conservatoires conformément au point 2.2 de la procédure PR003 « Réalisation des contrôles » publiés par l'EPSF au regard de l'article 30 du décret n°2019-525.

Il est précisé qu'une anomalie relevée lors du contrôle ne fera pas l'objet d'un constat d'écart lorsqu'elle a déjà été identifiée par l'exploitant ferroviaire, analysée et prise en charge au moyen d'actions adaptées et proportionnées aux enjeux de sécurité.

➔ *Gestion des compétences*

- Non justification de la possession d'une licence européenne de conducteur valide.
- Non justification de la possession d'une attestation complémentaire valide.
- Procédure inefficace ou absente concernant le dépistage du taux d'alcool ou à la prise de produits psychoactifs (Médicaments ou drogue).

➔ *Gestion documentaire et de l'information*

- Irrégularité ou absence du Livret de ligne. (LILI)
- Irrégularité ou absence des informations de marche normale.
- Absence des fiches de modifications de l'infrastructure à destination des conducteurs.
- Irrégularité ou absence des fiches des caractéristiques du train.
- Irrégularité ou absence du livret de procédures.
- Irrégularité ou absence du document d'exploitation des procédures de communication.

➔ *Domaines opérationnels*

- Isolement ou neutralisation des systèmes de contrôle-commande embarqués.
- Dysfonctionnement ou absence des dispositifs de visibilité du train.
- Non-identification de l'engin moteur (Immatriculation).
- Détérioration ou absence des agrès de sécurité.
- Non-conformité de la composition du train.
- Train incompatible avec l'itinéraire.
- Erreur de paramétrage des données des systèmes de contrôle-commande embarqués.
- Absence ou dysfonctionnement du dispositif d'enregistrement des événements de conduite.
- Absence ou dysfonctionnement du système d'avertisseur sonore.
- Absence de contrôle ou d'essai de fonctionnement des freins avant départ.
- Dysfonctionnement ou absence des systèmes de communication sol/bord.
- Nombre maximal de personnes en cabine de conduite non respecté.
- Présence en cabine de conduite de personnes non autorisées.
- Non indexation du train dans les systèmes de communication sol/bord.
- Absence d'enregistrements de conduite.
- Absence d'analyses des enregistrements après un événement de sécurité de gravité 4 à 6.
- Absence de la prise en compte d'une recrudescence d'événements.
- Absence d'analyse des événements de sécurité impliquant le sous-système « Conduite » pour les gravités 4, 5 & 6.
- Franchissement d'un signal imposant l'arrêt.

- Dépassement de vitesse maximale autorisée à partir de G2.
- Non-respect d'une marche restrictive.
- Non identification dans l'enregistreur de vitesse.



ANNEXE : DÉFINITIONS

Le Code des transports définit le système ferroviaire (article L 2201-1 1°)

Le décret n°2019-525 définit l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure (article 2 1°)

L'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire définit la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire.

Le Guide « classification des événements de sécurité ferroviaire » du 12 septembre 2025 définit le niveau de gravité des événements de sécurité ferroviaire.

Les définitions des termes suivants sont reprises dans la procédure « Réalisation des contrôles » de l'EPSF disponible sur le site Internet dans l'espace Nos activités / Surveiller les acteurs / Procédure des contrôles : écart majeur, mesures conservatoires.

EPSF

60 rue de la Vallée

CS 11758

80017 Amiens Cedex 1

tél. 33 (0)3 22 33 95 95

epsf@securite-ferroviaire.fr

www.securite-ferroviaire.fr