



PROCÉDURE

Réalisation des contrôles

Référence	PR003		
Version	V10		
Entrée en vigueur	Signature du rédacteur	Signature de l'approbateur	
01/04/2023	Gilles NOËL	Jean-Philippe DANIEL	

Table des matières

Tableau de suivi des modifications.....	2
Préambule.....	4
1. Objet et finalités.....	5
2. Définitions.....	6
2.1 Définitions générales.....	6
2.1.1. L'équipe de contrôle.....	6
2.1.2. Superviseur.....	6
2.1.3. Contrôles.....	6
2.1.4. Entité contrôlée.....	6
2.1.5. Correspondant de l'entité contrôlée.....	6
2.1.6. Mesures conservatoires.....	6
2.1.7. Actions correctives.....	7
2.1.8. Commission sanction.....	7
2.2 Qualification des constats lors des contrôles.....	7
2.2.1. Point maîtrisé.....	7
2.2.2. Point de fragilité.....	7
2.2.3. Réserve.....	7
2.2.4. Écart majeur.....	7
2.2.5. Point bloquant.....	8
3. Logigrammes des contrôles.....	8
3.1 Logigramme des audits et inspections.....	9
3.2. Logigramme des contrôles opérationnels.....	12

Préambule

Les articles L2221-1, L2221-4 et L2221-5 du Code des transports, le décret n°2006-369 du 28 mars 2006, modifié par le décret n° 2022-1573 du 14 décembre 2022, relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) confié à l'EPSF, au titre des missions de surveillance et de contrôle, d'assurer le suivi et le contrôle du respect des autorisations délivrées et avis rendus au titre des missions de délivrance d'autorisations, en particulier au moyen d'inspections et d'audits.

Ces textes donnent à l'EPSF des pouvoirs étendus de contrôle et de police par des agents habilités et/ou assermentés qui disposent d'un droit d'accès aux locaux, lieux, installations et matériels.

Les contrôles sont réalisés sous la responsabilité d'un inspecteur de l'EPSF désigné « responsable de contrôle » qui rend compte de leur exécution et de leurs résultats aux entités contrôlées.

1. Objet et finalités

Cette procédure décrit, pour chaque phase du déroulement d'un contrôle réalisé par l'EPSF, les missions des différents interlocuteurs. Cette procédure est basée sur les recommandations de la norme ISO 19011, adaptées aux spécificités des missions de l'EPSF.

Elle couvre les phases de préparation, de réalisation des entretiens, d'élaboration des conclusions, de suivi et de bouclage des mesures conservatoires et des actions correctives.

Certaines étapes de la présente procédure pourront être adaptées à l'initiative de l'EPSF selon le type de contrôle et/ou leurs résultats.

2. Définitions

2.1 Définitions générales

2.1.1. L'équipe de contrôle

L'équipe de contrôle est composée a minima d'un responsable de contrôle, inspecteur habilité par le directeur général conformément à l'Article L2221-4 du code des transports. Ce responsable de contrôle a en charge le bon déroulement des contrôles conformément aux logigrammes décrits au paragraphe 3 du présent document.

2.1.2. Superviseur

Le superviseur est le garant du bon déroulement du contrôle. Il valide entre autres le cahier des charges, le contenu des rapports, les constats et leur niveau.

2.1.3. Contrôles

Les contrôles réalisés par l'EPSF comprennent :

- des audits¹ et inspections² SGS programmés de façon à vérifier le maintien des conditions de délivrance des différents types d'autorisations délivrées par l'EPSF. Ce sont en particulier les contrôles portant sur la mise en œuvre et l'efficacité des SGS ;
- des audits et inspections conjoncturels déclenchés en fonction du retour d'expérience sur les incidents ou à la suite d'évolutions significatives. Les contrôles portant sur les thématiques ciblées prioritaires ou sur la vérification de l'efficacité des actions mises en œuvre en réponse aux recommandations du BEA-TT sont en général des audits conjoncturels ;
- des contrôles opérationnels, qui sont des contrôles inopinés ciblés sur des vérifications couvrant les métiers de la conduite, du matériel roulant, de l'exploitation et de l'infrastructure mais aussi sur des thématiques en lien avec les marchandises dangereuses. Ces contrôles contribuent aussi à apprécier le niveau de maîtrise du SGS des exploitants ferroviaires contrôlés.

2.1.4. Entité contrôlée

Dans la suite de la présente procédure, l'expression « entité contrôlée » désignera l'entité faisant l'objet d'un contrôle.

Remarque : d'autres entités peuvent être consultées au cours d'un contrôle, sans pour autant être auditées ou inspectées.

2.1.5. Correspondant de l'entité contrôlée

Personne de l'entité contrôlée, désignée par sa direction pour être le correspondant privilégié du responsable du contrôle, notamment dans le cadre :

- de l'organisation du contrôle ;
- du traitement des éventuels écarts observés lors des contrôles.

¹ Réaliser un audit = mettre en œuvre un processus méthodique, indépendant et documenté, permettant, par observations factuelles et entretiens, de déterminer de manière objective dans quelle mesure les référentiels de sécurité ferroviaire (principes, règlements, procédures) sont correctement appliqués. L'audit permet d'établir un avis motivé sur la maîtrise de la sécurité ferroviaire par la ou les entité(s) auditée(s).

² Une inspection est un audit réalisé sans préavis (ou avec un préavis très court) à l'entité contrôlée.

2.1.6. Mesures conservatoires

Mesures prises en fonction de l'évaluation du degré d'imminence et de gravité du risque pouvant affecter la sécurité ferroviaire. Ces mesures conservatoires sont destinées à faire disparaître – ou pour le moins à réduire ce risque.

L'entité contrôlée prend à la demande de l'EPSF dans un délai imposé (en principe sous 72h00 maximum) des mesures dont la pertinence est évaluée par l'EPSF. L'EPSF peut être amené à demander que des mesures complémentaires soient prises s'il considère que les mesures proposées par l'entité ne réduisent pas suffisamment le niveau de risque.

En l'absence de mesures satisfaisantes proposées dans le temps imparti, l'EPSF impose des mesures après mise en demeure de l'entité contrôlée.

Les mesures conservatoires sont mises en œuvre pendant toute la période nécessaire au retour à une situation acceptable.

2.1.7. Actions correctives

Mesures prises par l'entité contrôlée pour éliminer la(es) cause(s) racine(s) ayant provoqué une situation évaluée en écart. Ces actions doivent permettre d'éviter le retour de cette situation.

L'entité contrôlée s'assure que les situations à l'origine des écarts n'existent pas dans des secteurs autres que ceux dans lesquels elles ont été constatées et, le cas échéant, y remédie en menant les actions correctives appropriées.

2.1.8. Commission sanction

Une commission sanction est mise en place au sein de l'EPSF en cas de manquements graves et ou répétés d'un titulaire d'autorisation. Ce dispositif peut conduire à adresser un avertissement, une mise en demeure ou encore une sanction pécuniaire et ce, conformément aux dispositions de l'article L 2221-11 du Code des Transports. Dans les situations les plus graves, cette commission peut prononcer la suspension, la restriction ou le retrait de l'autorisation si celle-ci a été délivrée par l'EPSF.

2.2 Qualification des constats lors des contrôles

Il existe cinq niveaux de constats :

2.2.1. Point maîtrisé

Constat, réalisé sur un champ significatif, de la mise en œuvre par l'entité contrôlée de tout ou partie d'un processus relatif à la sécurité ferroviaire de façon conforme au référentiel du contrôle.

2.2.2. Point de fragilité

Constat d'une situation qui peut être améliorée par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires. L'EPSF ne suit pas systématiquement la mise en place d'actions correctives pour ce niveau de constat.

2.2.3. Réserve

Écart correspondant au constat d'une mise en cause de la sécurité ferroviaire à plus ou moins long terme. Ce niveau ne justifie pas la prise de mesures conservatoires mais nécessite la mise en œuvre d'actions correctives qu'il appartient à l'entreprise de proposer dans un délai fixé après concertation avec l'EPSF. L'EPSF peut demander la transmission de certaines pièces permettant de prouver la mise en œuvre effective de certaines actions structurantes.

2.2.4. Écart majeur

Ecart correspondant au constat d'un risque grave avéré, à court terme ou latent, impactant la sécurité des circulations ferroviaires, nécessitant selon les cas :

- la prise rapide de mesures conservatoires proposées à l'EPSF par l'entité contrôlée dans un délai en principe inférieur à 72 heures suivant la notification ;
- la mise en œuvre d'actions correctives.

2.2.5. Point bloquant

Écart correspondant au constat d'un risque imminent qualifié d'inacceptable pour la sécurité ferroviaire, nécessitant la prise de mesures conservatoires immédiates. Ces mesures conservatoires sont, soit décidées et mises en œuvre immédiatement par l'entité contrôlée, soit imposées par l'EPSF. Elles sont mises en œuvre pendant toute la période nécessaire au retour à une situation acceptable.

La qualification des constats d'écarts est réalisée par l'équipe de contrôle sur la base de l'évaluation des risques associés. Lorsque cela est nécessaire, une commission d'harmonisation composée de personnels de l'EPSF disposant de l'expertise adaptée est mise en place pour assister l'équipe de contrôle pour définir le niveau de l'écart. Après prise de connaissance du rapport de constat, le niveau de cet écart peut également être revu par le directeur des Contrôles ou son adjoint au regard d'éléments de contexte dont ne disposait pas l'équipe de contrôle. Il peut également faire l'objet d'une révision dans le cas où l'entreprise concernée apporte des éléments de preuve complémentaires pertinents à l'équipe de contrôle après l'envoi du rapport de constat.

3. Logigrammes des contrôles

Pour chaque type de contrôle, un logigramme a été établi (voir les paragraphes ci-dessous) décrivant les différentes étapes.

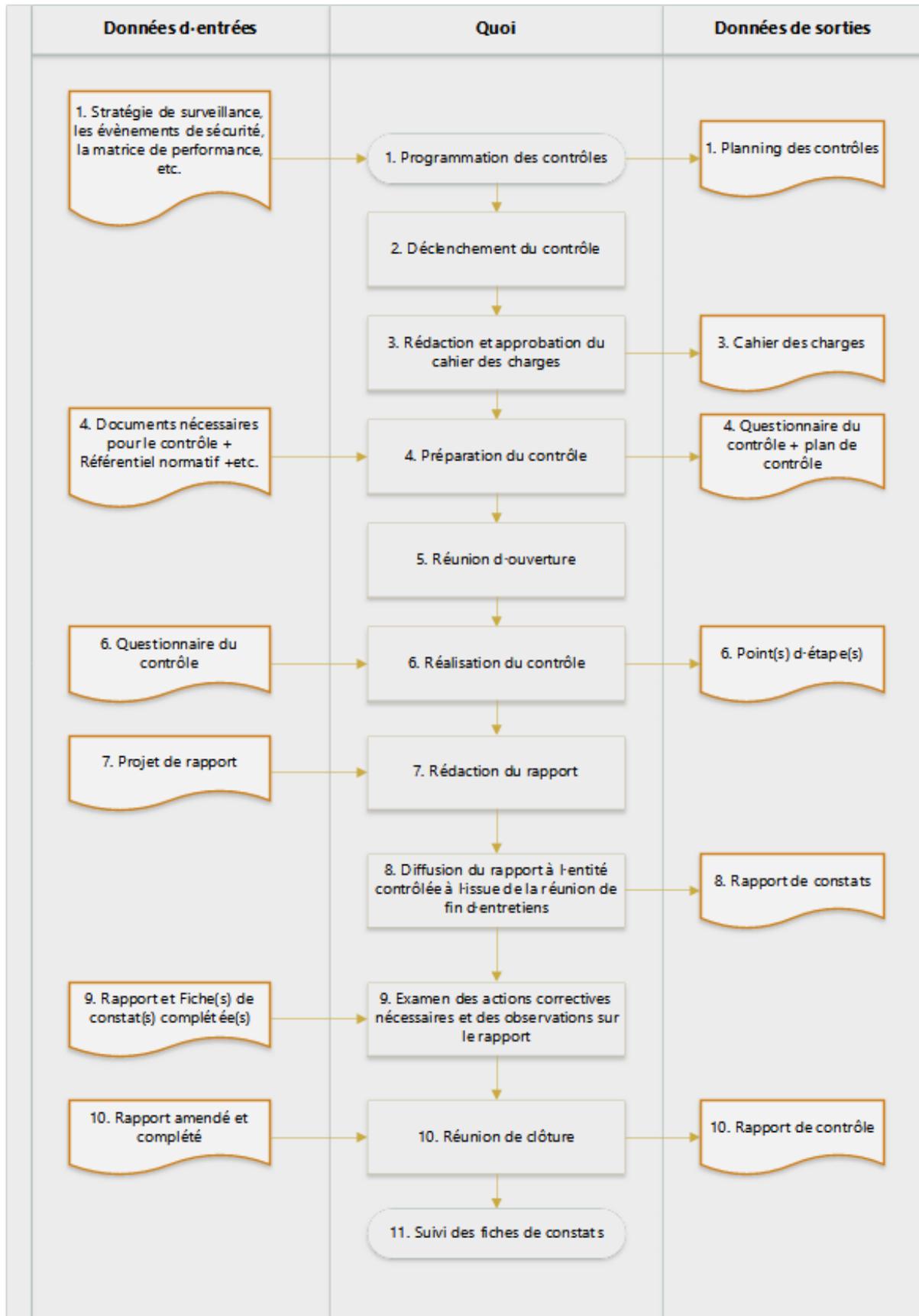
Concernant **les inspections**, le cahier des charges est transmis peu de temps avant le contrôle voire le jour même.

Au sujet **des contrôles opérationnels**, qui sont des types particuliers d'inspections inopinées ciblées, le cahier des charges est préétabli et transmis aux entités contrôlées avant la réalisation de ces contrôles.

Quel que soit le type de contrôle :

- L'EPSF se réserve le droit de modifier le champ du contrôle, notamment au cas où, pendant sa réalisation, les constats effectués révéleraient des risques en-dehors du champ prévu initialement ;
- L'équipe de contrôle peut se faire assister par des experts extérieurs tels que prévu à l'article L. 2221-4 du Code des transports

3.1 Logigramme des audits et inspections

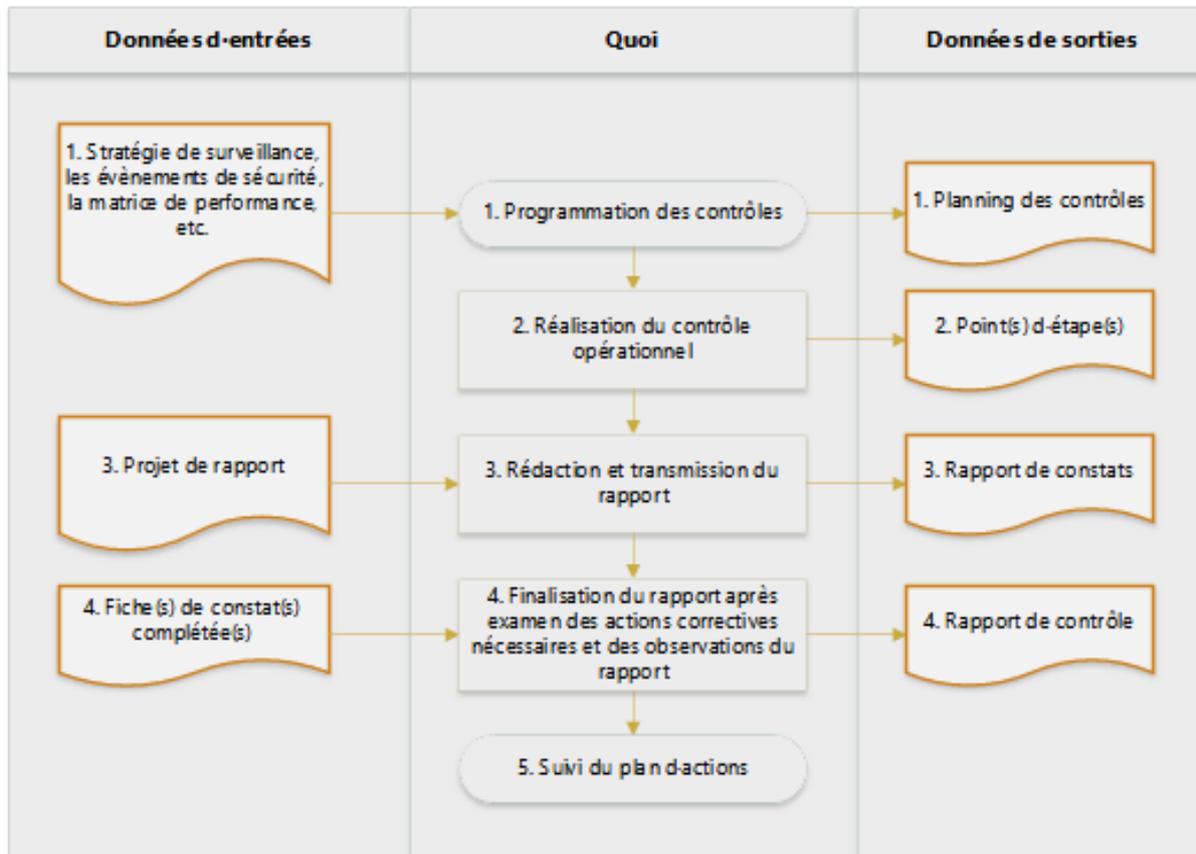


COMMENTAIRES ASSOCIÉS AUX AUDITS ET AUX INSPECTIONS

N° des étapes	Acteur EPSF	DESCRIPTION DE L'ETAPE	Actions par l'entité
1	Direction des contrôles	Le programme des contrôles est établi en fin de chaque année pour l'année suivante par la direction des contrôles et validé par le directeur général de l'EPSF. Une revue régulière de ce programme est organisée. L'élaboration de ce programme s'appuie sur la stratégie de surveillance publiée de l'EPSF.	SO
2	Superviseur et équipe de contrôle	À la suite de la validation du programme et à la revue mensuelle, le superviseur et l'équipe de contrôle se réunissent pour finaliser le cahier des charges , valider le planning, etc.	
3	Superviseur et équipe de contrôle	Le cahier des charges est adressé à la direction de l'entité contrôlée ³ . Ce cahier des charges précise entre autres les objectifs, le champ, les pièces éventuellement nécessaires à la préparation, etc.	Désignation d'un correspondant
4	Équipe de contrôle	L'équipe de contrôle prépare son contrôle en examinant les référentiels, les documents de l'entité, les incidents dans lesquels l'entité est impliquée, en définissant un plan d'audit, un questionnaire, etc.	Communication des documents demandés par l'EPSF
5	Équipe de contrôle	La réunion d'ouverture permet de présenter les inspecteurs, les missions et l'organisation de l'EPSF, les objectifs, les champs d'application, le plan d'audit, la durée du contrôle, etc.	
6	Équipe de contrôle	La réalisation du contrôle permet de recueillir les preuves par questionnement, observations, etc. Des points d'étapes périodiques sont réalisés avec les représentants de l'entité contrôlée.	
7	Superviseur et équipe de contrôle	Rédaction d'un rapport.	
8	Équipe de contrôle	Réalisation d'une réunion de fin d'entretien permettant de présenter les constats à l'entité contrôlée. À l'issue des entretiens, l'EPSF transmet le rapport avec les fiches de constats et l'entité contrôlée doit transmettre dans un délai de 15 jours après l'envoi du rapport, ses observations et les actions correctives répondant aux fiches de constats.	Observations sur le rapport, analyse des causes et propositions d'actions correctives
9	Superviseur et équipe de contrôle	À réception des observations et des actions correctives proposées par l'entité contrôlée, l'EPSF évalue leur complétude et leur pertinence.	
10	Equipe de contrôle	La réunion de clôture permet de présenter les résultats du contrôle, de valider et amender le rapport et les actions correctives proposées par l'entité contrôlée.	Présentation des causes des écarts et des actions correctives proposées.
11	Direction des contrôles	L'EPSF suit la mise en œuvre des mesures conservatoires et actions correctives et s'assure que les modalités de bouclage de ces actions définies dans les fiches de constats sont respectées par l'entité contrôlée.	Transmission des preuves de mise en œuvre des actions correctives

³ Les inspections étant inopinées, le **cahier des charges** est adressé à la direction de l'entité contrôlée peu de temps avant le contrôle, voire le jour même du contrôle.

3.2. Logigramme des contrôles opérationnels



COMMENTAIRES ASSOCIÉS AUX CONTRÔLES OPÉRATIONNELS

N° des étapes	Acteur EPSF	DESCRIPTION DE L'ETAPE	Actions par l'entité
0	Direction des contrôles	Le cahier des charges et la fiche de contrôle applicable à un thème de contrôle opérationnel sont communs à l'ensemble des contrôles opérationnels sur ce thème. Le cahier des charges est transmis aux exploitants ferroviaires à l'occasion de la création du thème ou de toute modification. Il n'est pas transmis préalablement au déclenchement unitaire de chaque contrôle	
1	Direction des contrôles	Le programme des contrôles est établi en fin de chaque année n pour la période de janvier à décembre de l'année n+1 par la direction des contrôles et validé par le directeur général de l'EPSF. Une revue régulière de ce programme est organisée.	Désignation d'un correspondant
2	Équipe de contrôle	La réalisation du contrôle permet de recueillir les preuves par questionnement, observations, etc. Selon la durée et le thème contrôlé à la fin de chaque journée ou demi-journée, un point d'étape peut être réalisé avec les représentants de l'entité contrôlée.	
3	Superviseur et équipe de contrôle	Rédaction et transmission d'un rapport.	Observations sur le rapport, analyse des causes et propositions d'actions correctives
4	Superviseur et équipe de contrôle	À réception des observations et des actions correctives proposées par l'entité contrôlée, l'EPSF évalue leur complétude et leur pertinence et finalise le rapport.	
5	Direction des contrôles	L'EPSF suit la mise en œuvre des mesures conservatoires et actions correctives et s'assure que les modalités de bouclage des actions sont respectées par l'entité contrôlée.	Transmission des preuves de mise en œuvre des actions correctives

Documents de référence

Réf	Nom du document
NF EN ISO 19011 Juillet 2018	Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management

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