

Critères décisionnels

Exploitation

**CONTRÔLES À CARACTÈRE
OPÉRATIONNEL DE GESTION DES
CIRCULATIONS**



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

Version	Nature de la modification	Date	Auteur de la modification
1	Création du document	02/11/2022	JF GOUTIN A PAQUET
2	Nouvelle version motivée par l'ajout de critères décisionnels concernant l'habilitation de personnels, l'exécution du service de la circulation et l'utilisation des installations.	20/01/2023	JF GOUTIN A PAQUET



OBJET

Conformément à l'article 31 du décret n°2019-525, *l'Établissement public de sécurité ferroviaire contrôle les sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.*

Cette disposition est complétée par 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 utilisée par l'autorité nationale de sécurité pour gérer et traiter les cas de non-conformité décelés dans le système de gestion de la sécurité de l'exploitant ferroviaire.

Destiné à l'ensemble des gestionnaires d'infrastructure (GI), ce document contribue à la démarche de définition de ces critères décisionnels. Sauf circonstances particulières, le constat d'une non-conformité répondant à l'un de ces critères peut conduire *de facto*¹ à la notification d'un écart majeur lors d'un contrôle à caractère opérationnel de l'EPSF.

Au-delà de répondre aux exigences réglementaires, l'objectif global de cette démarche est triple :

- offrir aux audités la transparence nécessaire 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 d'un GI et par toute autre entité externe en charge de réaliser des contrôles opérationnels sur la gestion des circulations ferroviaires ;
- contribuer et aider les exploitants ferroviaires à identifier des préalables essentiels à la garantie et au maintien d'un niveau de sécurité acceptable.

Ce document, dédié à la gestion des circulations, est le fruit de réunions de concertation menées depuis 2020 auxquelles les gestionnaires d'infrastructure ont été conviés. Il convient d'indiquer qu'il n'a pas la prétention d'établir de manière exhaustive l'ensemble des cas de figure pouvant conduire à un écart majeur.

De nouvelles versions permettront d'enrichir ce document de manière continue, grâce au retour d'expérience des contrôles réalisés par les différents acteurs.

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 THÉMATIQUE

Cette démarche vise à établir à terme une liste de constats d'écarts pour chacune des thématiques relative à la gestion opérationnelles des circulations. Les thématiques concernées sont les suivantes :

- 1) Management de la sécurité
- 2) Gestion d'un évènement de sécurité et mesures post-évènement
- 3) Habilitation des personnels
- 4) Exécution du service de la circulation et utilisation des installations

Constats :

- Absence de vérifications annuelles dans le cadre du suivi individuel d'un opérateur habilité à des tâches de sécurité (cf. arrêté du 07/05/2015, article 22).
- Absence de mise en œuvre d'un dispositif de suivi et de maintien des compétences pour un opérateur habilité à une tâche de sécurité (cf. arrêté du 07/05/2015, article 22).
- Défaut de traçabilité affectant le suivi individuel de plusieurs opérateurs et les documents constitutifs de ce suivi (cf. arrêté du 07/05/2015, article 22).
 - exemple : un nouvel opérateur n'est pas intégré dans les outils utilisés pour assurer la veille et le suivi des agents du poste concerné.
- Non-détection d'un écart révélateur d'insuffisances importantes (exemple : écart à coter « insuffisant », selon l'échelle SAMI) lors de contrôles exercés (ou devant être exercés ²) par l'entité auditée.
- Absence de traitement correctif à caractère individuel (tel que : redressement, bouclage...) pour un collaborateur impliqué dans un écart révélateur d'insuffisances importantes (exemple : écart coté « insuffisant » selon l'échelle SAMI).
- Non-respect du délai de traitement correctif à caractère individuel (tel que : redressement, bouclage...) prévu par le SGS pour ce type d'écart ³.
- Manque d'efficacité d'actions correctives consacrées à un item particulier, caractérisé par la persistance d'écarts *a minima* de même niveau pour cet item.

² Il s'agit des contrôles, visites, vérifications... dont la fréquence et la consistance sont définis par le SGS.

³ Sauf à ce qu'il soit fait la démonstration par l'entité contrôlée que le dépassement relève d'une situation non maîtrisable.

➔ *Gestion d'un évènement de sécurité et mesures post-évènements*

Constats :

- Absence de déclaration ou déclaration tardive d'un évènement de sécurité à l'EPSF (cf. décret 2019/525 du 27/05/2019, article 106).
- Sous-évaluation du niveau de gravité d'un évènement de sécurité déclaré à l'EPSF dont la gravité réelle est comprise entre 3 à 6 selon l'échelle de gravité .
- Analyse déficiente d'un évènement de sécurité de gravité 3 à 6 selon l'échelle de gravité (exemples : analyse incomplète, analyse ne prenant en compte aucun élément lié aux facteurs humains et organisationnels, analyse notoirement erronée...).
- Absence de mise en œuvre de plans d'actions ou non-respect des délais de mise en œuvre de ces plans, après un évènement de sécurité de gravité 3 à 6 selon l'échelle de gravité.
- Absence de mise en œuvre de mesures conservatoires adaptées dans un délai compatible avec le degré d'urgence de la situation constatée.
- Dans une entité en charge de la définition de mesures conservatoires, absence de tout dirigeant autorisé à la tâche de sécurité autre qu'essentielle correspondant à cette mission (cf. arrêté du 09/12/2021, article 47).

➔ *Habilitation des personnels*

Constats :

- Absence d'habilitation ou habilitation ne correspondant pas à une ou plusieurs tâches de sécurité exercées par un opérateur ou un dirigeant (Tâche Essentielle de Sécurité et/ou Tâche de Sécurité Autre qu'Essentielle).
- Absence de vérification de l'aptitude physique et/ou psychologique pour un opérateur ou un dirigeant exerçant une ou plusieurs tâches de sécurité (cf. arrêté du 07/05/2015, article 17).
- Un dépassement ⁴ de la validité de l'aptitude physique et/ou psychologique pour un opérateur ou un dirigeant exerçant régulièrement une ou plusieurs tâches de sécurité.
- Habilitation ou maintien de l'habilitation d'un opérateur ou d'un dirigeant ne satisfaisant pas aux exigences requises (cf. arrêté du 07/05/2015, articles 7 et 17).
 - exemple 1 : opérateur habilité à exercer une tâche essentielle de sécurité alors qu'il n'a pas fait l'objet de l'évaluation correspondante ou alors que cette évaluation est incomplète.
 - exemple 2 : opérateur habilité à exercer une tâche essentielle de sécurité alors qu'il ne détient pas le niveau de maîtrise requis pour la langue opérationnelle, selon les modalités prévues par le SGS.
- Lors d'un contrôle, consommation d'alcool et/ou de produits psychoactifs incompatibles avec l'exercice d'une tâche essentielle de sécurité, confirmée par une analyse ou un test réalisé par l'entité contrôlée.
- Présence de contenants avec alcool dans un poste de circulation ou ses annexes.

⁴ Sauf à ce qu'il soit fait la démonstration par l'entité contrôlée que le dépassement relève d'une situation non maîtrisable

➔ Exécution du service de la circulation et utilisation des installations

Constats :

- Défaut d'une mesure de protection prévue par une procédure en cours ou justifiée par une situation dangereuse (tels que : travaux de voie, obstacle sur la voie, itinéraire dont le fonctionnement des circuits de voie n'est plus garanti...) (cf. spécification technique d'interopérabilité « Exploitation et gestion du trafic » du 16/05/2019).
- Non-prise d'une mesure immédiate à l'égard d'une circulation nécessitée par une situation dangereuse (cf. spécification technique d'interopérabilité « Exploitation et gestion du trafic » du 16/05/2019).
- Non-prise en compte des restrictions de circulation ou des contraintes d'exploitation particulières à certains trains.
 - exemple 1 : réception et circulation d'un train transportant des marchandises dangereuses sur une voie de service du GI inapte aux marchandises dangereuses sans prise des mesures prévues.
 - exemple 2 : réception d'un train sur une voie de service dont la longueur est insuffisante.
 - exemple 3 : dévoiement d'un train transportant un chargement exceptionnel par un itinéraire non autorisé.
- Expédition d'une circulation sans transmission d'une instruction opérationnelle prévue pour lui permettre de circuler en sécurité (cf. spécification technique d'interopérabilité « Exploitation et gestion du trafic » du 16/05/2019).
- Autorisation de franchissement d'un signal présentant une indication d'arrêt sans réalisation des vérifications prévues.
- Absence d'un dispositif de contrôle d'utilisation (plombage, cadenas à ouverture contrôlée...) prévu par les notices ou les documents d'exploitation d'un poste de circulation (exemples : cadenas à utilisation contrôlée démunis d'un coupon papier ou avec un coupon perforé, carter de levier électromécanique démunis d'un plombage).
- Utilisation d'installations de sécurité n'ayant pas fait l'objet des opérations d'entretien ou de vérification prévues par les procédures du SGS, selon les conditions et la périodicité définies par celles-ci (exemples : graissage d'appareils de voie, réarmement de signaux détonants).
- Lors de la fermeture d'un poste de circulation sur une ligne ouverte à la circulation, absence de maintien de la liaison téléphonique permettant aux usagers d'un PN d'aviser l'exploitant ferroviaire de toute situation anormale (cf. arrêté PN du 18/03/1991).
- Absence d'un dispositif prévu et matérialisant la condamnation ou la restriction d'utilisation d'un itinéraire ou d'une installation (exemples : levier d'itinéraire non cadenassé, organe de commande dépourvu d'un dispositif).
- Défaut de traçabilité de messages sécurité prescrits par des procédures opérationnelles (exemples : dépêches non enregistrées, souches de formulaires d'autorisation de franchissement manquantes).
- Absence d'organisation de la concomitance d'exploitation sur un chantier de voies de service, alors que plusieurs EF exercent leurs activités sur ce chantier.
- Absence de mise à jour ou erreur affectant une consigne à caractère prescriptif, avec impact direct sur l'accomplissement des tâches de sécurité correspondantes.



ANNEXE : DÉFINITIONS

1. Le règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16/05/2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité « Exploitation et gestion du trafic » définit des exigences essentielles relatives à l'exploitation des trains et des systèmes ferroviaires, et notamment des principes d'exploitation fondamentaux (appendice B).
2. Le Code des transports définit le système ferroviaire (article L 2201-1 1°)
3. Le décret n°2019-525 définit le gestionnaire d'infrastructure (article 2 1°)
4. L'arrêté du 09/12/21 précise des règles relatives à l'exploitation ferroviaire, ainsi qu'à la gestion des risques et des situations d'urgence par les gestionnaires d'infrastructure.
5. 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
6. Les mesures conservatoires peuvent être aussi nommées mesures de couverture du risque
Dans un premier temps, elles consistent à réaliser une analyse formalisée identifiant les risques et leur niveau ainsi que les barrières de sécurité existantes. Puis, en cas de besoin, il s'agit d'engager des mesures visant à pallier les risques pouvant avoir un impact à court terme pour la sécurité des circulations. Ces mesures ont pour objectif d'atténuer le risque afin de garantir que le niveau de sécurité minimal requis est atteint.
À titre indicatif, ces mesures peuvent consister, selon le niveau de risque identifié par le gestionnaire d'infrastructure, à planifier des actions correctives (redressement) ou de bouclage auprès de l'opérateur concerné, à suspendre l'habilitation d'un opérateur exerçant des tâches de sécurité, à réaliser une correction immédiate ou des travaux intermédiaires, à prononcer un arrêt des circulations, etc.

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