

Critères décisionnels

Transport de marchandises dangereuses

**CONTRÔLES À CARACTÈRE
OPÉRATIONNEL DE TRANSPORT DE
MARCHANDISES DANGEREUSES (MD)**



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

Version	Création du document ou nature de la modification	Date	Auteur
1	Création du document ENR212	26/09/2025	Jean-François GOUTIN Cellule CAPTE



OBJET

Conformément à l'article 25 du décret n° 2019-525, *l'Établissement 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.*

Cette disposition est complétée par l'article 7 du règlement européen (UE) 2018/761 qui précise 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 appliquée par l'autorité nationale de sécurité pour gérer et traiter les cas de non-conformité décelés dans le cadre de sa surveillance.

Destiné aux exploitants ferroviaires (ExF) autorisés au transport de marchandises dangereuses (MD), ce document vise à définir une liste de critères décisionnels. Sauf circonstances particulières, le constat d'une non-conformité répondant à l'un de ces critères peut *de facto*¹ conduire à la notification d'un écart majeur lors d'un contrôle à caractère opérationnel de l'EPSF.

Au-delà de satisfaire 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 un exploitant ferroviaire et par toute autre entité externe en charge de réaliser des contrôles opérationnels sur le transport des MD ;
- contribuer et aider les exploitants ferroviaires à identifier des préalables essentiels à la garantie et au maintien d'un niveau de sécurité acceptable.

En complément, il convient de préciser les critères définis dans ce document viennent s'ajouter à d'autres critères déjà publiés et utilisés par l'EPSF, concernant notamment la gestion opérationnelle des circulations, la gestion de l'infrastructure et la conformité des trains de marchandises.

Cette première édition dédiée aux marchandises dangereuses n'a pas la prétention d'établir de manière exhaustive l'ensemble des cas d'usage pouvant conduire à un tel écart. 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 des éléments complémentaires pouvant amener à réviser le niveau de l'écart.



CRITÈRES DÉCISIONNELS PAR THÉMATIQUE

Cette démarche a pour objectif d'établir une liste de constats d'écarts pour chacune des thématiques relatives au transport ferroviaire des MD. Les thématiques concernées sont les suivantes :

- 1) Gestion des compétences
- 2) Informations documentées
- 3) Formation et gestion des trains transportant des MD
- 4) Contrôle de l'exploitation

1. Gestion des compétences

Constats :

- 1.1 Absence de formation initiale ou complémentaire, ainsi que de cours de recyclage, pour un opérateur ou un conducteur impliqué dans le transport de MD.
- 1.2 Absence de qualification professionnelle concernant les connaissances liées au transport de MD et l'aptitude à les mettre en pratique pour un opérateur chargé de la préparation des trains de MD.
- 1.3 Exercice d'une tâche critique de sécurité par un personnel dont la vigilance est altérée par des substances telles que l'alcool, les drogues ou des médicaments psychotropes.

Cette situation est examinée en concertation avec l'entité contrôlée et doit être confirmée par une analyse ou un test réalisé dans les conditions prévues par celle-ci.

2. Informations documentées

Constats :

- 2.1. Absence de document à caractère opérationnel reprenant les dispositions définies par le gestionnaire d'infrastructure en matière de MD dans la ou les consignes d'exploitation du site.
- 2.2. Dans un document à caractère opérationnel, absence d'information sur l'aptitude d'une voie ou information incorrecte sur l'aptitude d'une voie à la circulation ou au stationnement de MD.
- 2.3. Absence de définition ou de déclinaison de mesures liées à la gestion des situations d'urgence, à la sûreté des transports de MD et/ou à la mise en œuvre d'un plan d'urgence interne.
Ces mesures concernent par exemple la conduite à tenir par un opérateur en cas d'anomalie sur un transport de MD (avis à lancer, mesures immédiates, etc.) et la qualification de l'évènement correspondant par le responsable de l'EF (évènement de type 1, évènement de type 2).
- 2.4. Absence des mentions spécifiques relatives aux MD transportées et/ou aux moyens de rétention vides non nettoyés sur les documents de transport (notamment : code ONU précédé des lettres « UN » et désignation officielle du transport).
- 2.5. Absence ou inexactitude des informations communiquées au conducteur d'un train concernant la nature des MD transportées et/ou l'emplacement des wagons concernés.
- 2.6. Absence de consignes écrites pour le conducteur d'un train transportant des MD indiquant les premières mesures d'urgence à appliquer en cas d'accident ou d'incident.
- 2.7. Absence de traitement par l'opérateur chargé de la préparation des trains en cas de manque ou d'inexactitude d'informations concernant les MD transportées.
- 2.8. Absence de rapport annuel rédigé par CSTMD désigné concernant les activités liées au transport de MD désigné.

3. Formation et gestion des trains transportant des marchandises dangereuses

Constats :

- 3.1. Lors de la vérification d'un train, absence de détection d'un ou plusieurs des défauts affectant la sécurité ferroviaire tels que :
 - défaut manifeste, fuite ou fissure affectant un wagon ou le chargement de MD ;
 - dépassement de la date spécifiée pour le prochain contrôle pour les wagons-citernes, conteneurs-citernes et citernes amovibles ;
 - surcharge d'un wagon de MD ;
 - absence des plaques-étiquettes, marques et panneaux orange prescrits par la réglementation.
- 3.2. Avant le départ d'un train transportant des MD, absence de transmission des informations relatives à ce transport au gestionnaire d'infrastructure (lors de la déclaration du train, lors de son accès au réseau si cela est prescrit).
- 3.3. Non connaissance par un opérateur de la conduite à tenir en cas d'anomalie sur un transport de MD (avis à lancer, mesures immédiates...).
- 3.4. Stationnement ou circulation de wagons MD sur une voie de service inapte à ce type de transport.
- 3.5. Défaut de vérification (ou d'organisation de cette vérification si elle est nécessaire) concernant des wagons de MD durant leur séjour temporaire.
- 3.6. Défaut de surveillance (ou d'organisation de cette surveillance si elle est nécessaire) des wagons de MD à hauts risques (MDHR) en dehors des sites de triage sécurisés et répertoriés comme tels (Woippy, Le Bourget, Miramas, Sibelin) durant leur séjour temporaire.
- 3.7. Lors d'une manœuvre, attelage d'un wagon contenant des matières ou objets explosifs, identifié par une plaque-étiquette n°1, 1.5 ou 1.6 avec un wagon contenant des produits inflammables ou comburants, identifié par une plaque-étiquette n°2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2.
- 3.8. Lors d'un séjour temporaire, stationnement d'un wagon contenant des matières ou objets explosifs, identifié par une plaque-étiquette n°1, 1.5 ou 1.6 sur une voie contiguë ou à proximité d'un wagon contenant des produits inflammables ou comburants, identifié par une plaque-étiquette n°2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2.

Cette situation est examinée dans le cadre de stationnements sur des voies de service allouées ou dont la gestion est confiée à l'entité contrôlée.

4. Contrôle de l'exploitation

Constats :

- 4.1. Absence de mise en œuvre d'un dispositif de contrôle interne et de surveillance de l'exploitation incluant les opérations liées au transport de MD.
- 4.2. Absence de mise en œuvre d'actions correctives ou mise en œuvre incomplète d'actions correctives lorsque des non-conformités liées au transport de MD et présentant un risque grave pour la sécurité sont détectées.
- 4.3. Absence de désignation d'un conseiller à la sécurité pour le transport des marchandises dangereuses (CSTMD) capable d'assurer les tâches prévues par la réglementation, ou inadéquation de la certification de ce CSTMD avec les MD transportées et/ou le mode ferré.



ANNEXE : DÉFINITIONS

1. Le règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16 mai 19 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. L'arrêté du 9 décembre 2021 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.
3. Le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) est un accord international qui établit les normes et les règles pour le transport ferroviaire sûr et réglementé des marchandises dangereuses. Il fait partie de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) en tant qu'appendice C12.
4. La directive 2008/68/CE du 24 septembre 2008 établit des règles communes de sûreté et de sécurité pour le transport intérieur des marchandises dangereuses au sein de l'Union européenne (UE).
5. L'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), régit le transport des marchandises dangereuses par voies terrestres en France.
6. 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.
7. 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