

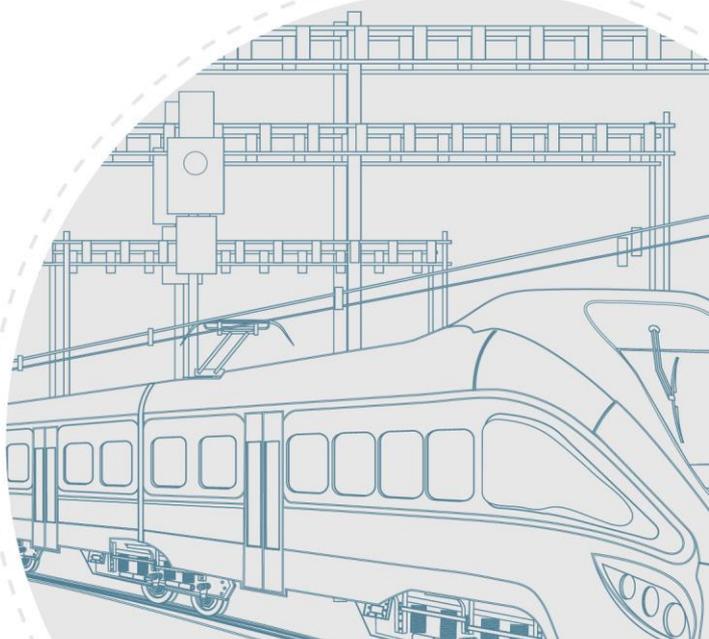


# Guide

**Agrément de sécurité des gestionnaires  
de l'infrastructure**

**Guide à l'usage des demandeurs**

5 juin 2024



## Avant-propos

---

La directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à la sécurité ferroviaire* établit des dispositions visant à développer et à améliorer la sécurité du système ferroviaire de l'Union et à améliorer l'accès au marché des services de transport ferroviaire, à la suite notamment de la mise en œuvre du volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire applicable depuis le 16 juin 2019 en France.

Le point 1 de l'article 12 de cette directive précise que :

- le gestionnaire d'infrastructure est autorisé à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire à condition qu'il obtienne **un agrément de sécurité** de l'autorité nationale de sécurité de l'État membre dans lequel l'infrastructure ferroviaire est située. L'agrément de sécurité comprend un agrément confirmant l'acceptation du système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure et inclut les procédures et les dispositions satisfaisant aux exigences requises afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire aux niveaux de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation ;
- l'autorité nationale de sécurité explique les exigences pour l'obtention des agréments de sécurité et les documents requis, le cas échéant sous la forme d'un **guide du demandeur**.

L'objectif de ce guide est d'aider les gestionnaires de l'infrastructure à concevoir leur système de gestion de la sécurité en prenant en compte le cadre réglementaire européen et national dans lequel ils évoluent.

## Sommaire

---

|   |    |
|---|----|
| 1. Abréviations .....   | 4  |
| 2. Définitions .....  | 6  |
| 3. Préambule .....  | 10 |
| 4. Utilisation du guide .....   | 11 |
| 5. Principes du système de gestion de la sécurité .....   | 13 |
| 6. Construction du système de gestion de la sécurité .....  | 15 |
| 7. Utilisation et suivi des évolutions du système de gestion de la sécurité .....                 | 17 |
| 8. Exigences relatives au système de gestion de la sécurité .....                                 | 18 |
| 9. Définitions des règles de procédure applicables pour les demandes d'agrément de sécurité ..... | 19 |
| 10. Les gares frontières .....  | 27 |
| 11. Les fiches .....  | 29 |

Annexe 1 - Table de correspondance relative au respect des critères d'évaluation des SGS

Annexe 2 - Les différentes entités ayant qualité de GI et leurs missions sur le système ferroviaire français

En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre ou à l'annexe correspondant.

## 1. Abréviations

|   |             |  |
|---|-------------|--|
| A | AMM         | Autorisation de mise sur le marché                               |
|   | ANS         | Autorité nationale de sécurité                                   |
|   | AMS         | Autorisation de mise en service                                  |
| B | BAL         | Block automatique lumineux                                       |
|   | BAPR        | Block automatique à permissivité restreinte                      |
|   | BEA-TT      | Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre       |
| C | CCS         | Composant critique pour la sécurité                              |
|   | CCTP        | Cahier des clauses techniques particulières                      |
|   | CE          | Communauté européenne  |
|   | CLE         | Consigne locale d'exploitation                                   |
| D | DDS         | Dossier de définition de sécurité                                |
|   | DE          | Document d'exploitation  |
|   | DRR         | Document de référence du réseau                                  |
|   | DPS         | Dossier préliminaire de sécurité                                 |
|   | DS          | Dossier de sécurité  |
|   | DUR         | Document d'utilisation du réseau                                 |
|   |             |  |
| E | ECE         | Entité en charge de l'entretien                                  |
|   | EF          | Entreprise ferroviaire   |
|   | EPSF        | Établissement public de sécurité ferroviaire                     |
| F | FOH         | Facteurs organisationnels et humains                             |
| G | GI          | Gestionnaire de l'infrastructure                                 |
|   | GIC         | Gestionnaire de l'infrastructure conventionné                    |
| I | IS          | Instruction supplémentaire                                       |
|   | ISC         | Indicateurs de sécurité communs                                  |
|   | ISO (norme) | Norme définie par l'organisation internationale de normalisation |
| L | LRS         | Long rail soudé  |
| M | MAC         | Moyen national acceptable de conformité                          |
|   | MEIC        | Méthode d'évaluation de l'importance d'un changement             |
|   | MD          | Marchandise dangereuse   |
|   | MOA         | Maître d'ouvrage   |
|   | MOE         | Maître d'œuvre   |

|   |         |   |
|---|---------|---|
|   | MSC     | Méthode de sécurité commune   |
| O | OSC     | Objectifs de sécurité communs   |
| P | PAS     | Plan d'actions sécurité   |
|   | PIS     | Plan d'intervention et de sécurité  |
|   | PN      | Passage à niveau  |
| Q | QQOQCCP | Quoi ? Qui ? Où ? Quand ? Comment ? Combien ? Pourquoi ?  |
| R | RAC     | Registre des attestations complémentaires   |
|   | RCI     | Rapport de constatations immédiates   |
|   | RDD     | Reference Document Database   |
|   | REX     | Retour d'expérience   |
|   | RFN     | Réseau ferré national   |
|   | RT      | Renseignement technique   |
|   | RVB     | Opération de renouvellement de la voie et du ballast.   |
|   | RVV     | Registre virtuel des véhicules  |
| S | SAM     | Spécifications d'autorisation du matériel roulant.  |
|   | SAMI    | Spécifications d'autorisation relatives à des éléments ayant des composantes de matériel roulant et d'infrastructure. |
|   | SGS     | Système de gestion de la sécurité   |
|   | SOPAE   | Schéma d'organisation du plan d'assurance environnement   |
|   | SRD     | Single Rules Database   |
|   | STI     | Spécification technique d'interopérabilité  |
| T | TE      | Transport exceptionnel  |
|   | TES     | Tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire  |
|   | TSAE    | Tâche de sécurité autre qu'essentielle  |
| U | UE      | Union européenne  |
|   | UIC     | Union internationale des chemins de fer   |
| V | VUT     | Voie unique temporaire  |

## 2. Définitions

Sont reprises ici les définitions qui ne figurent pas, sauf exceptions, dans la réglementation.

|   |  |
|---|--|
| <b>Actions correctives</b>                | Mesures prises pour éliminer les causes ayant provoqué un écart ou une non-conformité. Ces actions doivent permettre d'éviter le retour de cette situation.  |
| <b>Actions préventives</b>                | Mesures prises pour éliminer les causes potentielles d'une situation à risque. Ces actions doivent permettre d'éviter l'apparition de cette situation.   |
| <b>Animation de la sécurité</b>           | Ensemble des dispositions et des outils utilisés pour communiquer la politique et les objectifs de sécurité vers les personnels concernés par la sécurité, de façon mobilisatrice, sur les thèmes de la sécurité et de sa gestion.   |
| <b>Autorisation de sécurité</b>           | Désigne notamment : <ul style="list-style-type: none"><li>- l'agrément de sécurité d'un gestionnaire de l'infrastructure ;</li><li>- ou le certificat de sécurité unique d'une entreprise ferroviaire.</li></ul>   |
| <b>Conception « Norme NF EN 50126-2 »</b> | La conception est l'activité menée afin d'analyser et de transformer les exigences spécifiées en solutions de conceptions acceptables ayant le niveau d'intégrité de la sécurité requis.   |
| <b>Contractant</b>                        | Personne ou partie qui a passé un contrat, qui est lié à une autre par un contrat (cf. art. 43 du DSI et point 5.3 des annexes I et II de la MSC SGS).   |
| <b>Convoi à l'usage du GI</b>             | Convoi circulant hors droit d'accès sous l'agrément du gestionnaire de l'infrastructure.   |
| <b>Délégation de pouvoir</b>              | <p>Permet à une autorité (le délégant) de transférer une partie des pouvoirs qu'il tient de son mandat social ou de son contrat de travail, à un subordonné (le délégataire). Ce transfert de pouvoirs s'accompagne d'un transfert des obligations et des responsabilités attachées auxdits droits, de sorte que le délégataire devient responsable aux lieu et place du délégant.</p> <p>La délégation de pouvoir est ainsi un outil d'organisation de l'entreprise qui permet de confier à une personne disposant des compétences, des moyens et de la proximité nécessaires, l'exercice d'une partie des prérogatives d'organisation et de surveillance du travail normalement assumées par le chef d'entreprise.</p> |
| <b>Délégation de signature</b>            | <p>Elle a pour seul effet de décharger matériellement le délégant d'une partie de ses tâches en lui permettant de désigner une personne qui prendra des décisions au nom du délégant.</p> <p>Contrairement à la délégation de pouvoir, la délégation de signature n'opère aucun transfert de responsabilité.</p> <p>Le délégant conserve sa responsabilité, qui demeure pleine et entière, pour tous les actes pris par le délégataire.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <b>Employeur</b>                            | EF ou GI, ou le contractant avec l'EF ou le GI selon une procédure décrite dans son système de gestion de la sécurité, et pour le compte duquel le personnel habilité exerce ses fonctions.  |
| <b>Enquête</b>                              | Une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité.   |
| <b>Entreprise utilisatrice</b>              | EF ou GI qui va incorporer un véhicule dans un train ou dans un convoi.  |
| <b>Événement de sécurité</b>                | Tout évènement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la sécurité ferroviaire.   |
| <b>Facteurs organisationnels et humains</b> | L'approche FOH de la sécurité consiste à identifier et à mettre en place les conditions qui favorisent une contribution positive des opérateurs et des collectifs à la sécurité.   |
| <b>Fiche de fonction</b>                    | Document décrivant le rôle et les responsabilités attachés à une fonction, notamment en matière de sécurité et de sa gestion, ainsi que les connaissances professionnelles nécessaires à leur exercice.  |
| <b>Formation</b>                            | <p>Processus d'acquisition et de maintien des connaissances théoriques et de mise en pratique de ces connaissances dans des situations normales, dégradées et d'urgence.</p> <p>Le processus de formation comprend : l'analyse des besoins, la définition des objectifs, la réalisation de la formation, l'évaluation et le retour d'expérience sur la formation.</p>  |
| <b>Fournisseur</b>                          | Une personne ou une entreprise qui soit fabrique, transforme, emballe ou installe des produits contrôlés, soit exerce des activités d'importation ou de vente de ces produits. On parle souvent de relation client-fournisseur.  |
| <b>Gestion documentaire</b>                 | Processus pour la rédaction, l'identification, la mise en forme, la vérification, l'approbation, la diffusion et l'archivage des documents.  |
| <b>Gestionnaire de l'infrastructure</b>     | En référence au décret n° 2019-525, toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises. |

|  |  |
|--|--|
| <b>Indicateur</b>                              | <p>Outil d'évaluation et d'aide à la décision.</p> <p>Il permet notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'évaluer la pertinence ou l'efficacité d'une réponse à un problème en fournissant des données quantifiées ;</li> <li>- de déterminer concrètement le nombre et la qualité des dispositifs à mettre en place dans le cadre des activités du gestionnaire de l'infrastructure ;</li> <li>- d'évaluer la performance de l'organisation d'un gestionnaire de l'infrastructure ;</li> </ul> <p>Dans le cadre de l'application de la réglementation européenne, les indicateurs de sécurité communs (ISC) permettent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'évaluer l'atteinte des objectifs de sécurité communs (OSC) ;</li> <li>- de suivre l'évolution générale de la sécurité des chemins de fer.</li> </ul> |
| <b>Mesures conservatoires</b>                  | Mesures immédiates prises par tout GI ou EF afin de limiter les conséquences d'un accident ou incident et d'assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement.  |
| <b>Mesures de sécurité</b>                     | Série de mesures permettant de réduire la fréquence d'occurrence d'un danger ou d'en atténuer les conséquences afin d'atteindre et/ou de maintenir un niveau de risque acceptable.   |
| <b>Moyen national acceptable de conformité</b> | <p>Document publié par l'EPSF, dont l'application par un GI ou une EF lui permettant de présumer qu'il respectera les exigences réglementaires qui lui sont applicables.</p> <p>Le GI ou l'EF a néanmoins la possibilité de mettre en œuvre des solutions différentes de celles prévues par ces documents sous réserve de la vérification, au vu d'analyses de sécurité, du maintien permanent du niveau de sécurité dans des conditions nominales d'exploitation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles.</p>   |
| <b>Objectif</b>                                | <p>Résultat vers lequel tend l'action d'un individu, d'une entité. Un objectif est formulé en termes de résultat à atteindre par un individu (ou une entité) dans une période donnée. Un objectif comprend un indicateur qui permet de mesurer la performance individuelle et collective.</p> <p>Les objectifs de sécurité doivent être fixés aux différents niveaux de l'organisation.</p>  |
| <b>Partenaire</b>                              | Une personne, un groupe, une collectivité, un organisme ou une entité avec laquelle on s'associe ou on s'allie pour réaliser une action commune dans une affaire, une entreprise, une négociation ou un projet.  |
| <b>Participation du personnel</b>              | Dispositif formalisé permettant au personnel et à ses représentants d'être associés à certaines décisions concernant notamment la sécurité et sa gestion.  |
| <b>Personnel</b>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personnes dont l'emploi est en rapport avec le système ferroviaire y compris le personnel des contractants, partenaires et fournisseurs :</li> <li>- personnel des EF et des GI;</li> <li>- personnel des contractants avec le GI ou l'EF.</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
| <b>Plan d'actions sécurité</b>             | Document présentant les actions pertinentes à mener sur les plans technique, organisationnel, humain et environnemental propres à améliorer la sécurité et sa gestion.  |
| <b>Politique de sécurité</b>               | La politique de sécurité exprime et reflète l'engagement du gestionnaire de l'infrastructure et sa vision stratégique en matière de sécurité ferroviaire. Elle comprend, entre autres, une déclaration d'intention présentant les principes et les valeurs fondamentales sur lesquels se base le fonctionnement en sécurité du gestionnaire de l'infrastructure. Elle présente, par ailleurs, les objectifs en matière de sécurité et de sa gestion pour la période de la validité du document de politique. Enfin, elle indique au personnel les actions à mener pour renforcer la culture sécurité. |
| <b>Précurseur</b>                          | <p>Événement sécurité pouvant avoir une influence négative sur la sécurité des circulations. Un précurseur est un signal (fait, événement, information) qui annonce une situation dangereuse, un accident ou une crise.</p> <p>Il peut s'agir, par exemple, de difficultés d'application ou de compréhension de procédures pouvant entraîner des erreurs à terme, voire des dysfonctionnements.</p>   |
| <b>Rapport annuel de sécurité</b>          | En vertu de l'article 105 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, les gestionnaires d'infrastructures et les entreprises ferroviaires transmettent à l'EPSF un rapport sur la sécurité dont le contenu est détaillé à l'article 14 de l'arrêté du 9 décembre 2021, permettant à ce dernier d'élaborer un rapport de synthèse relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur l'année civile précédente.  |
| <b>Réalisation « Norme NF EN 50126-2 »</b> | La réalisation est l'activité menée consistant à transformer la conception en réalisation.  |
| <b>Suivi individuel</b>                    | Processus par lequel un (ou plusieurs) responsable(s) du GI ou de l'EF (ou de l'employeur dans le cas d'un contractant avec un GI ou une EF) s'assure(nt) que les personnels certifiés, habilités ou autorisés exécutent les tâches de sécurité (essentielle ou autres) en conformité avec les règles et les exigences des textes de sécurité ferroviaire et de sa gestion. Le suivi individuel reprend, par ailleurs, le suivi des événements impactant la sécurité dans lesquels les personnels sont impliqués.   |
| <b>Veille réglementaire</b>                | Activité d'anticipation qui consiste à surveiller de façon permanente la parution et de faire l'analyse des textes réglementaires et associés relatifs à la sécurité et à sa gestion par rapport aux activités du gestionnaire de l'infrastructure.   |

### 3. Préambule

---

L'objectif de ce guide est d'aider les gestionnaires de l'infrastructure (GI) à concevoir, mettre en œuvre et gérer leur **système de gestion de la sécurité (SGS)**.

Il ne revêt aucun caractère obligatoire mais a pour vocation d'apporter les éclairages nécessaires sur les exigences réglementaires imposées pour les différents thèmes à traiter.

Conformément au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire* et au règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 *établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798*, les GI doivent établir leur SGS de manière que le système ferroviaire de l'Union soit en mesure d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs (OSC), qu'il soit conforme aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et que les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes (MSC) et les règles nationales notifiées soient appliqués.

Ce guide prend en compte l'ensemble des exigences relatives au SGS des GI contenues dans le décret n° 2019-525 et dans l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762.

Ce guide prend également en compte le cadre réglementaire européen et national relatif à la sécurité ferroviaire dans lequel le GI évolue.

Le décret n° 2019-525 précise ce que l'on entend par « système de gestion de la sécurité » : l'organisation, les modalités et les procédures établies par un GI pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations.

L'objectif du SGS est de garantir que l'organisation du GI contrôle les risques générés par ses activités de production, de manière sûre et en respectant toutes les règles de sécurité applicables. Il fait partie intégrante de l'organisation du GI, de sa culture et de la façon de travailler de son personnel.

Les différentes entités ayant qualité de GI sur le réseau ferré national, dont est propriétaire l'État français, et qui nécessitent l'obtention d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF sont schématisées en annexe 2 du présent guide.

Pour les autres réseaux faisant partie du système ferroviaire français à savoir :

- les réseaux ferrés portuaires qui ont choisi de rester dans le champ du décret n° 2019-525 ;
- la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan/Figueras ;
- la partie française de la ligne ferroviaire mixte Lyon-Turin ;
- la section de ligne Volmerange (F) et Dudelange (L) ;

un agrément de sécurité est également requis pour les gestionnaires de l'infrastructure concernée.



La publication du décret n° 2019-525 a supprimé la notion de « réseaux comparables ». De ce fait, les gestionnaires de voies ferrées portuaires qui ont choisi de rester dans le champ de ce décret doivent s'y conformer.

## 4. Utilisation du guide

---

Chaque processus est composé de fiches structurées en quatre parties :

1. Les présentations et objectifs du thème présenté. *Ce sont le Quoi et le Pourquoi du thème.*
2. Les éléments de gestion de la sécurité : le personnel concerné, la mise en œuvre par le GI (développement des processus). *Ce sont le Qui, le Où, le Quand, le Combien et le Comment du thème.*
3. Les exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'évaluation du dossier par l'EPSF, en distinguant ce que le GI doit présenter dans le cadre d'une demande initiale puis lors du renouvellement de l'agrément.
4. Les références réglementaires applicables à chacun des thèmes sont présentées dans des tableaux en fin de fiche avec, par exemple, la symbolique suivante :

| Réglementation | Symbole   | Type de texte |
|----------------|---|---------------|
| Européenne     |   | Directive     |
| Française      |  | Décret        |

Les documents publiés par le GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations, pour le réseau dont il a la charge, dans le cadre de l'application des dispositions de l'article 14 du décret n° 2019-525, s'imposant à toutes les EF sur le réseau concerné et utiles dans le cadre de l'élaboration du SGS sont également présentés avec la symbolique suivante (pour ce qui concerne la documentation d'exploitation publiée par SNCF Réseau) :

| Symbole   | Type de texte           |
|---|-------------------------|
|  | Document d'exploitation |

À noter que la documentation d'exploitation inclut également les consignes locales d'exploitation (CLE).

Chaque GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations établit et publie, dans les mêmes conditions les règles d'exploitation particulières, dans le cadre de l'application des dispositions de l'article 15 du décret n° 2019-525.

Enfin, les guides de l'EPSF ainsi que les publications ayant valeur de moyen national acceptable de conformité (MAC), qui peuvent aider le GI dans le cadre de l'élaboration de son SGS, sont présentées avec la symbolique suivante :

| Symbole   | Type de texte  |
|---|--|
|   | Guide  |
|   | Moyen national acceptable de conformité                    |
|   | Texte « Exploitation » de l'EPSF n'ayant pas valeur de MAC |

Les fiches peuvent également faire référence à certaines normes ISO.

Il est de la responsabilité du GI de veiller à ce que les textes réglementaires cités soient utilisés dans leur version en vigueur lors de la demande de l'agrément de sécurité. Ces textes doivent être suivis dans le cadre de la veille réglementaire.

Dans les tableaux, lorsque la case « Articles » est grisée, cela signifie que l'ensemble (ou de nombreux articles) du texte réglementaire s'applique à la fiche concernée.

## 5. Principes du système de gestion de la sécurité

---

Le SGS du GI respecte l'ensemble des dispositions réglementaires et doit être le reflet du fonctionnement et des processus de l'entité, gage d'une appropriation du SGS par tous les acteurs de la sécurité de l'entreprise.

La rédaction d'un manuel du SGS et des procédures associées reste encore trop perçue comme une obligation réglementaire pour l'obtention d'une autorisation. Certaines entreprises tendent ainsi à se tourner vers des sociétés de prestation qui proposent de rédiger ces documents à leur place. Bien que ces documents soient a priori conformes, leur appropriation sur le terrain est d'autant plus difficile qu'ils n'ont pas été établis par le ou les responsables en charge de la gestion opérationnelle de la sécurité. Cela donne lieu à des écarts lors des contrôles et nuit à ce que le SGS soit identifié par l'ensemble des acteurs de la sécurité comme le moyen de maîtriser les risques propres à leurs activités.

Le manuel du SGS doit être clair, concis et précis afin de présenter l'organisation générale et ses procédures et processus associés dans le souci permanent d'identifier clairement les chaînes de responsabilité.

Le GI construit le manuel du SGS et l'adapte en fonction de sa propre organisation, de l'étendue de ses activités, de ses spécificités et de la culture sécurité de son entité.

La gestion de la sécurité oblige à maîtriser les risques qui y sont associés. C'est-à-dire faire en sorte que les événements ne puissent arriver, ou s'ils arrivent, essayer de réduire au maximum la gravité de leurs conséquences. Ainsi, la mise en œuvre d'un SGS doit permettre de maîtriser les risques et leurs conséquences afin de les maintenir à un niveau acceptable.

Le SGS doit comporter un processus permettant de tirer profit de l'expérience acquise dans le cadre de l'amélioration continue. Le GI sera en mesure d'identifier les causes de tout dysfonctionnement ou événement afin d'apporter rapidement les solutions et plans d'actions adéquats.

Par ailleurs, lors des réunions de retour d'expérience (REX) organisées par l'EPSF, les GI(s) expriment des difficultés à faire le lien avec leur SGS et l'étape du ou des processus qui a eu pour conséquence une situation à risque. Leurs analyses les conduisent la plupart du temps à déclarer que les causes identifiées comme étant à l'origine de cette situation « ne sont pas du niveau du SGS » ou « relèvent du facteur humain ».

Ce constat met en exergue l'écart important qu'il peut y avoir entre la description conforme d'un SGS et sa déclinaison sur le terrain. Le système ferroviaire repose fortement sur l'humain et sur le respect des procédures, et l'analyse des événements de sécurité montre qu'une forte proportion des causes trouvent leur origine dans les facteurs organisationnels et humains (FOH).

Aussi, l'approche par les FOH et leurs analyses, qui est aujourd'hui devenue une exigence réglementaire, doit être largement intégrée et déclinée dans le SGS et le système de management de la sécurité. Mieux cernés et étudiés, les FOH contribuent à l'engagement du GI dans son processus

d'amélioration continue notamment en termes de conception adéquate du matériel / lieu de travail, de la formation, des politiques et des procédures adaptées.

L'étude des facteurs humains est importante car elle favorise une meilleure compréhension de la façon dont les hommes, la technologie et les règles peuvent être intégrés de manière plus sûre et plus efficace pour optimiser les performances et ainsi rendre les mesures de maîtrise des risques plus efficaces.

Quant aux facteurs organisationnels, ils ont une plus grande influence sur le comportement individuel et collectif, mais ils sont souvent négligés lors de la conception de l'organisation du travail en amont et lors de la recherche de facteurs potentiels d'incidents et d'accidents. Les organisations doivent établir leur propre culture positive en matière de santé et de sécurité. Cette culture doit promouvoir la participation et l'engagement des employés à tous les niveaux, ce que l'organisation de l'entreprise devrait permettre.

Maitrisés, partagés et intégrés, les FOH sont indissociables de la culture sécurité de l'entreprise et d'une culture juste.

## 6. Construction du système de gestion de la sécurité

---

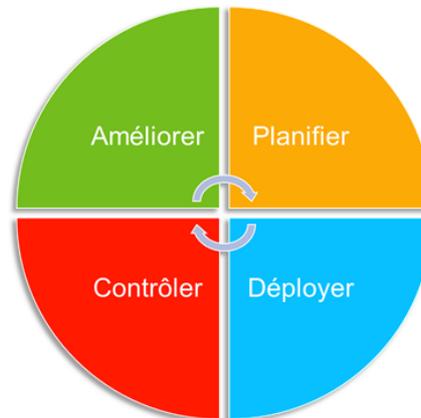
Le présent guide constitue une aide à l'élaboration et à la mise en œuvre du SGS pour le GI, en :

- identifiant les éléments à faire figurer dans le SGS ;
- explicitant ou précisant la nature des exigences réglementaires.

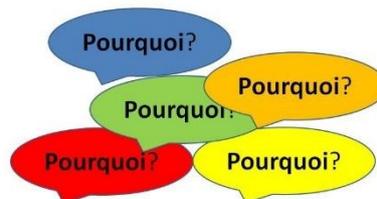
Lors de l'élaboration et de la rédaction du manuel du SGS et des documents associés, le questionnement doit être permanent.



Le QQOQCCP



La roue de Deming



Les 5 Pourquoi

**Vous accédez à un descriptif de chacune des méthodes en cliquant sur les images ci-dessus.**

La combinaison de ces méthodes, couramment utilisées en gestion de la qualité, peut être utile pour permettre de rendre le manuel du SGS cohérent et parfaitement structuré.

Aussi, l'approche par les risques est indispensable : combinée au REX et à l'amélioration continue, elle doit servir de base au fonctionnement de toute structure concernée par la sécurité ferroviaire.

Le manuel doit être diffusé et explicité à l'ensemble des personnels concernés par la sécurité ferroviaire et sa gestion.

## 7. Utilisation et suivi des évolutions du système de gestion de la sécurité

Le système ferroviaire étant en évolution constante, le SGS doit être un outil vivant et ainsi évoluer en fonction des besoins de l'entreprises afin :

- de rester conforme aux exigences réglementaires ;
- de prendre en compte les nouveaux risques ;
- de prendre en compte les éléments issus du REX.

Pour cela, il est nécessaire de pouvoir identifier clairement la personne en charge du SGS dont le rôle est primordial dans le cadre de l'utilisation et du suivi des évolutions du SGS.

Ce dernier a un rôle transverse et extrêmement important en matière de communication et de sensibilisation du personnel aux enjeux de sécurité. Il doit fréquemment rappeler aux agents le cadre d'intervention du SGS, leur rôle au sein de ce système ainsi que les éléments inscrits dans la politique de sécurité de l'entreprise.

Afin d'aider à la compréhension des évolutions du SGS, et à une meilleure appropriation par le personnel concerné, il convient :

- d'assurer la traçabilité des changements ;
- de communiquer lorsque ceux-ci interviennent et vont être mis en œuvre ;
- d'assurer un suivi et un REX de leur mise en œuvre.

## 8. Exigences relatives au système de gestion de la sécurité

---

L'ensemble des exigences relatives au SGS du GI sont reprises et développées de façon synthétique dans la suite de ce guide sous la forme de fiches.

Les fiches du présent guide sont regroupées en divers thèmes.

Cette structure, qui s'inspire de celle du règlement délégué (UE) 2018/762, a été enrichie d'une réflexion interne à l'EPSF.

Elle n'a pas vocation à être reprise de façon systématique par le GI qui doit adapter la construction et l'élaboration de son SGS en fonction de sa propre organisation, de la nature de ses activités et de la culture sécurité propre à son identité.

## 9. Définition des règles de procédure applicables pour les demandes d'agrément de sécurité

---

### 9.1. Objet

Le présent chapitre détaille la procédure de traitement d'une demande d'agrément de sécurité, de renouvellement ou de modification effectuée par un GI.

Il décrit les dispositions réglementaires européennes et nationales en matière de procédure.

### 9.2. Étapes du processus de demande et de traitement

#### 9.2.1. Consultation préalable

La consultation préalable (parfois appelée « préengagement ») est une étape facultative précédant le plus souvent la demande d'un GI pour la délivrance de son agrément de sécurité, et parfois pour son renouvellement, voire sa modification.

Il est conseillé de solliciter l'EPSF suffisamment en amont, pour permettre de mettre en place un temps d'échange suffisant avant le dépôt de la demande officielle d'agrément.

En pratique, le demandeur sollicite une consultation préalable auprès de l'EPSF en fournissant les informations suivantes :

- le type de demande (nouvelle, mise à jour ou renouvellement) ;
- le détail de l'infrastructure et du patrimoine comme repris dans la fiche [1](#) relative à l'organisation ;
- la date prévue du démarrage de l'activité ;
- les informations relatives au GI (dénomination légale, adresse postale complète, téléphone, courrier électronique, site internet) ;
- le numéro unique d'identification délivré par l'INSEE ; l'attestation d'assurance couvrant toutes les activités du GI ;
- les coordonnées de la personne de contact (nom, prénom, fonction, adresse postale complète, téléphone, courrier électronique).

L'EPSF échange avec le GI sur la nature et le contenu des documents constitutifs du dossier, en vue de préparer au mieux l'évaluation de la demande officielle. L'EPSF répond à toutes les interrogations du GI, notamment concernant le processus d'évaluation, les modalités de la prise de décision etc. Cette phase permet aux évaluateurs de l'EPSF de se familiariser avec le SGS du GI.

Le GI remplit la table de correspondance, qui figure en annexe 1 relative au respect des critères d'évaluation des SGS (selon l'annexe 2 du règlement (UE) 2018/762) et fournit les éléments permettant de s'assurer du respect des règles nationales (voir fiche [37](#) relative aux règles nationales et autres documents nationaux).

La phase de consultation préalable peut durer autant de temps que nécessaire pour que le GI puisse constituer son dossier de demande. Elle se termine dès l'instant où le GI décide qu'il est prêt à déposer

son dossier de demande de délivrance d'un agrément de sécurité, de son renouvellement voire de sa modification.

Et, un demandeur peut prendre contact en amont de la phase de consultation préalable, pour échanger sur la procédure d'évaluation, sur son dossier et évaluer l'opportunité de déclencher une phase de consultation préalable.

Autrement dit, tout particulièrement dans le cas de la soumission d'une première demande d'agrément de sécurité, il est vivement recommandé de prendre contact en amont avec l'EPSF pour déterminer la meilleure façon de procéder.

### **9.2.2. Réception de la demande**

Le GI doit soumettre officiellement sa demande d'agrément de sécurité, de renouvellement ou de modification, de préférence au moins six mois avant :

- la date prévue pour le début de toute nouvelle activité sur le réseau ferroviaire ;
- la date prévue pour le début d'une activité sur le réseau ferroviaire dans des conditions autres que celles prévues dans l'agrément de sécurité en cours de validité, à la suite d'une modification substantielle des sous-systèmes infrastructure, signalisation ou énergie, ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien ;
- la date d'expiration de l'agrément de sécurité en cours de validité.

Il s'agit d'une préconisation générale qui peut être affinée, comme indiqué ci-dessus, après avoir pris contact avec l'EPSF en amont du dépôt du dossier de demande, de renouvellement ou de modification de l'agrément de sécurité

En dehors de tous les éléments qui constituent le SGS et qui sont repris dans les différentes fiches de ce guide, y compris une indication de la partie de la documentation sur ce système qui atteste du respect des exigences de la STI « Exploitation et gestion du trafic », la demande d'agrément de sécurité par le GI doit contenir :

- le type de demande (nouvelle, renouvellement ou modification) ;
- le détail de l'infrastructure et du patrimoine comme repris dans la fiche [1](#) relative à l'organisation ;
- la date prévue du démarrage de l'activité ;
- les informations relatives au GI (dénomination légale, adresse postale complète, téléphone, courrier électronique, site internet) ;
- le numéro unique d'identification délivré par l'INSEE ;
- l'attestation d'assurance couvrant toutes les activités du GI ;
- les coordonnées de la personne de contact (nom, prénom, fonction, adresse postale complète, téléphone, courrier électronique).

Le GI remplit également la table de correspondance figurant en [annexe 1](#) relative au respect des critères d'évaluation des SGS (selon l'annexe 2 du règlement (UE) 2018/762) et fournit les éléments permettant de s'assurer du respect des règles nationales (voir fiche [37](#) relative aux règles nationales et autres documents nationaux).

De plus, le GI transmet les documents attestant qu'il a établi son SGS et respecte les exigences définies dans les MSC, les OSC et dans les autres dispositions législatives pertinentes.

Si le GI a initialement sollicité l'EPSF pour une consultation préalable, il peut décider de reporter certains éléments transmis dans le cadre de cette consultation en éléments de dossier de la demande officielle. Le GI complète sa demande des documents éventuellement manquants.

Le dossier doit être transmis en français.

Après réception du dossier de demande d'agrément de sécurité, l'EPSF en accuse officiellement réception dans un délai d'une semaine.

L'EPSF affecte un évaluateur pour l'évaluation de la demande d'agrément. Le GI en est informé dans le courrier d'accusé de réception du dossier de demande.

### **9.2.3. Renouvellement et/ou modification de l'agrément de sécurité**

En plus des informations demandées dans le paragraphe « Réception de la demande », le GI doit décrire les modifications apportées à son SGS depuis la délivrance de l'agrément en cours de validité.

Lorsque ces modifications sont susceptibles de nuire aux performances en matière de sécurité ou d'engendrer des risques graves pour la sécurité, ou lorsque l'EPSF décèle tout autre sujet de préoccupation dans le cadre de ses activités de surveillance, celui-ci devrait décider si l'ensemble du dossier de demande doit être réévalué.

Une demande de renouvellement et/ou de modification de l'agrément de sécurité est, en termes de contenu, adaptée aux éléments nouveaux et/ou modifiés par rapport à la précédente demande, c'est-à-dire qu'ils doivent être clairement mis en évidence dans le dossier.

Néanmoins, un dossier de renouvellement et/ou de modification doit correspondre à la dernière version actualisée du SGS du GI, ainsi que des documents déclinant les règles nationales. C'est pourquoi le GI veillera à systématiquement transmettre la totalité de son dossier et ne se limitera pas aux documents nouveaux et/ou modifiés.

L'évaluateur tient compte des résultats d'audits et inspections réalisés au cours des années précédant la demande de renouvellement et/ou de modification, ceci afin de cibler les faiblesses ou éléments particuliers à vérifier lors de l'évaluation. L'évaluateur tient également compte des préoccupations résiduelles, c'est-à-dire des points ouverts non traités lors de la précédente évaluation et ayant été reportés sur la surveillance des activités du GI par la direction des contrôles de l'EPSF. Il s'assure alors que ces préoccupations résiduelles ont été vérifiées au cours d'audits ou inspections, traitées par le GI, et qu'elles peuvent donc être clôturées à l'issue de l'évaluation de la demande de renouvellement et/ou de modification.

## Points particuliers liés au renouvellement

Lorsqu'un agrément de sécurité arrive à échéance (au plus tard tous les cinq ans), le GI informe l'EPSF au moins huit mois avant la date d'échéance s'il souhaite le renouveler. Le GI est lui-même responsable de la continuité de son autorisation et il lui appartient de veiller à entreprendre les démarches dans des délais suffisamment anticipés.

## Points particuliers liés à la modification

Un GI peut demander la révision de son agrément de sécurité durant sa période de validité, à tout moment à l'EPSF. Cette demande de modification intervient, par exemple, dans le cas de changements substantiels lié à l'infrastructure, à la signalisation ou à l'approvisionnement en énergie utilisés en relation avec l'infrastructure ou aux principes applicables à leur exploitation et à leur entretien conformément à l'article 12, paragraphe 2 de la directive (UE) 2016/798. Le GI en informe sans délai l'ANS qui examine, avec le GI, la nécessité d'une modification de l'agrément de sécurité.

Il appartient au GI d'appliquer le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la commission du 30 avril 2013 *concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n°352/2009* pour déterminer l'importance du changement et la nécessité d'obtenir l'autorisation préalable de l'EPSF avant la mise en œuvre de ce changement (cas des changements substantiels).

L'EPSF peut apporter son éclairage au GI afin de déterminer si les changements envisagés constituent une modification substantielle ou non de l'agrément de sécurité.

L'EPSF s'assure que la demande est clairement décrite et que les risques de sécurité potentiels sont évalués.

À titre indicatif, les changements suivants peuvent être considérés comme substantiels :

- l'introduction dans son champ d'une nouvelle ligne du réseau ferroviaire (extension du domaine d'activité) ;
- l'introduction dans son champ d'une nouvelle tâche essentielle pour la sécurité ;
- une modification de l'organisation ayant un impact majeur sur la gestion de la sécurité ;
- etc.

L'EPSF fera preuve de proportionnalité dans l'évaluation de la demande de modification de l'agrément de sécurité, en fonction de l'ampleur des modifications proposées.

Aucune modification substantielle ne peut être mise en œuvre par le GI avant l'acceptation de la modification de l'agrément de sécurité par l'EPSF.

Une modification de l'agrément de sécurité ne donne pas lieu à la prorogation de sa durée de validité.



Pour aider les GI et les EF à qualifier la significativité de leurs changements, l'EPSF a publié au sein de l'annexe 1 du guide 010, la méthode d'évaluation de l'importance d'un changement (MEIC).

#### 9.2.4. Contrôle initial du dossier

L'évaluateur en charge du traitement de la demande d'agrément de sécurité, dispose au maximum d'un mois à compter de la réception de la demande pour vérifier la complétude administrative du dossier, mais aussi pour juger de la pertinence, de la cohérence et du caractère compréhensible des éléments transmis.

Points particuliers liés aux renouvellements et/ou modifications :

Le dossier comprend la situation actuelle du GI par rapport à la mise en œuvre d'éventuels plans d'action visant à résoudre des non-conformités détectées lors de la surveillance exercée par la direction des Contrôles de l'EPSF, ainsi que des préoccupations résiduelles issues de l'évaluation précédente.

L'évaluateur notifie au demandeur si son dossier est complet ou incomplet.

Si le dossier est incomplet et/ou s'il n'est pas pertinent/cohérent/compréhensible, l'évaluateur demande les documents et informations complémentaires nécessaires et/ou la réécriture des documents. Il convient avec le GI d'un délai pour les transmettre. Si le GI transmet les éléments nécessaires dans le délai convenu alors l'évaluateur notifie au demandeur que son dossier est maintenant complet. Si le GI ne communique pas les éléments ou tarde à les transmettre, l'évaluateur peut décider de revoir le délai initialement fixé ou même de rejeter la demande d'agrément de sécurité.

#### 9.2.5. Évaluation détaillée du dossier de demande

L'évaluation détaillée de la demande d'agrément de sécurité démarre à la date de notification de la complétude du dossier et dure en principe au maximum trois mois et deux semaines, sous réserve que le GI ait présenté toutes les informations et documents complémentaires demandés par l'évaluateur.

Elle est réalisée au regard des exigences du SGS et des règles nationales applicables.

Même si le dossier de demande est complet, l'EPSF peut demander au demandeur toute information ou document complémentaires à tout moment avant de prendre sa décision.

Néanmoins, certains dossiers peuvent, si cela est demandé par le GI et dûment justifié, être traités dans des délais inférieurs, sous réserve de la qualité et de l'exhaustivité du dossier déposé. Un accord formel de l'EPSF pour la réduction du délai est cependant indispensable, et l'établissement en est seul juge. Un retard ou une négligence du GI ne peuvent en aucun cas justifier une réduction de délai.

L'évaluateur de l'EPSF transmet ses remarques et commentaires au GI via un tableau de commentaires adressé par courriel. Ceci permet de traiter les points ouverts pouvant correspondre aux types suivants :

- « Type 1 » : questions qui nécessitent une réponse du GI afin de mieux comprendre le dossier de demande ;
- « Type 2 » : questions susceptibles d'entraîner une modification du dossier de demande ou une action mineure de la part du GI ; l'action à exécuter est laissée à l'appréciation du GI et ne doit pas empêcher la délivrance de l'agrément de sécurité ;
- « Type 3 » : questions qui nécessitent une action de la part du GI dont l'accomplissement peut être repoussé à une date ultérieure à l'octroi de l'agrément de sécurité ; l'action visant à résoudre la question est proposée par le demandeur et est approuvée par la partie qui a soulevé la question ;
- « Type 4 » : questions qui nécessitent une modification du dossier de demande ou une action spécifique de la part du GI ; l'agrément de sécurité n'est pas octroyé sauf si la question est résolue, ou si des restrictions ou des conditions d'utilisation tenant compte de la question sont incluses dans l'agrément ; toute action visant à résoudre la question est proposée par le GI et est approuvée par la partie qui a soulevé la question.

En fonction des réponses apportées par le GI, via le tableau de commentaires, l'évaluateur de l'EPSF décide si le point ayant donné lieu à un commentaire reste ouvert (en reclassifiant le type si nécessaire) ou s'il peut être clôturé.

Le GI doit être réactif pour la fourniture des réponses attendues, la pratique ayant montré que de multiples échanges sont souvent nécessaires avant de pouvoir clôturer la totalité des commentaires. Le délai de réponse peut être convenu entre l'évaluateur et le GI, dès lors que ce délai demeure raisonnable et compatible avec les contraintes de l'évaluation.

Les échanges entre l'évaluateur et le GI doivent être les plus fluides possibles. Ils peuvent comporter notamment l'organisation « informelle » de réunions, de points téléphoniques, etc. permettant de comprendre et de clôturer les commentaires.

L'EPSF peut également décider, dans le cadre de son évaluation, d'effectuer des visites, inspections ou audits sur les sites du GI. Ces contrôles sont décidés notamment sur la base des types de points ouverts soulevés lors de l'évaluation, de difficultés particulières du GI à répondre aux sollicitations de l'EPSF (délai et/ou qualité des réponses), de doutes concernant les moyens humains et techniques du GI par rapport au contenu de son dossier. L'évaluateur fixe avec le demandeur la durée et les objectifs des audits, inspections ou visites et se fait assister de la direction des Contrôles de l'EPSF pour sa réalisation. Lors du contrôle, l'EPSF collecte les éléments factuels permettant d'établir un rapport ainsi que la création éventuelle de nouveaux points ouverts à traiter dans le cadre de l'évaluation de l'autorisation.

Si des visites, inspections ou audits sont menés par l'EPSF, le GI doit indiquer l'identité de la personne qui le représente ainsi que les règles et procédures de sécurité en vigueur sur le site auxquelles doit se conformer le personnel de l'EPSF chargé d'effectuer la visite, l'inspection ou l'audit.

À l'issue de la phase d'évaluation détaillée :

- S'il subsiste des points ouverts de type 3, alors ces points peuvent constituer des « préoccupations résiduelles ». Les actions à mener pour permettre de clôturer ces points ouverts font l'objet d'un commun accord entre l'évaluateur et le GI. Une préoccupation résiduelle se définit comme un problème mineur, mis en évidence au cours de l'évaluation d'une demande d'agrément de sécurité,

qui n'empêche pas la délivrance et peut être différé pour une surveillance ultérieure. Cela signifie que le GI pourra résoudre le point ouvert après que l'agrément de sécurité lui a été délivré, et qu'il apporte la preuve de son action à la direction des Contrôles de l'EPSF lors des inspections et audits en cours de validité de l'agrément.

L'EPSF peut également décider, compte tenu du nombre de préoccupations résiduelles restantes, de limiter la durée de l'agrément (délivrance pour un an au lieu de cinq ans par exemple).

- S'il subsiste des points ouverts de type 4 (point bloquant), ou si la somme des points ouverts de type 1, 2 ou 3 peut être assimilée à des commentaires de type 4, alors l'agrément de sécurité ne peut pas être délivré. Dans ce cas, l'EPSF peut :
  - décider de proroger le délai théorique de l'évaluation et convenir d'un commun accord avec le GI, d'un délai suffisant pour résoudre le ou les point(s) bloquant(s) ;
  - décider d'appliquer des restrictions ou conditions d'utilisation à l'agrément de sécurité (restriction du périmètre de l'activité du GI par exemple) ;
  - décider, après préavis du GI, de rejeter la demande.

De même que précédemment, il peut être décidé d'une durée de validité d'un agrément de sécurité inférieure à cinq ans, si une période plus courte est nécessaire pour garantir un contrôle effectif des risques pour la sécurité des opérations ferroviaires.

#### **9.2.6. Le cas d'infrastructures transfrontalières**

Le ou les GI doivent soumettre leurs demandes d'agrément de sécurité relatives à une infrastructure transfrontalière aux ANS des États membres concernés. Chaque autorité nationale de sécurité compétente doit délivrer l'agrément de sécurité relatif à l'infrastructure pertinente située sur son territoire.

Les ANS concernées doivent échanger entre elles toutes les informations pertinentes pouvant avoir une incidence sur le processus d'évaluation de la sécurité, y compris sur la mise en œuvre des règles nationales pertinentes.

Des accords de coopération peuvent avoir été conclus avec des ANS des pays frontaliers de la France, pour prévoir les modalités de coordination entre l'EPSF et les ANS concernées.

#### **9.2.7. Décision de refus de délivrance de l'agrément de sécurité**

Si la conclusion de l'évaluation conduit l'EPSF à refuser la délivrance de l'agrément de sécurité, le GI est averti par courrier de la décision négative. Cette décision est justifiée et comprend les voies et délais de recours prévus par la réglementation.

#### **9.2.8. Décision de délivrance de l'agrément de sécurité**

Si la conclusion de l'évaluation conduit l'EPSF à accepter la délivrance de l'agrément de sécurité pour une durée maximale de cinq ans, le demandeur est informé par courrier de la décision positive. Cette décision est accompagnée du formulaire d'agrément de sécurité dont un fac-similé figure en annexe 2.

### **9.2.9 Demande de révision par le GI de la décision négative de l'EPSF**

Dans le cas d'une décision négative de l'EPSF de délivrer l'agrément de sécurité, de le renouveler ou de le modifier, le demandeur dispose d'un mois pour solliciter la révision de cette décision. Le demandeur fournit tous les justificatifs ou éléments qui selon lui n'ont pas été suffisamment pris en considération par l'évaluateur de l'EPSF. Ces éléments ne doivent pas être nouveaux par rapport à ceux déjà transmis dans le cadre de l'évaluation de la demande de l'agrément de sécurité.

L'EPSF dispose alors de deux mois pour rendre une nouvelle décision de refus ou de délivrance, de renouvellement ou de modification de l'agrément de sécurité.

Si à l'issue de la révision, la décision de l'EPSF est toujours négative, le GI peut saisir le tribunal administratif d'Amiens, pour demander l'annulation de la décision.

## 10. Les gares frontières

Pour l'instruction des demandes d'agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructures gérant des infrastructures transfrontalières, et ce, conformément aux modalités prévues par l'accord de coopération entre l'EPSF et l'ANS de l'autre État membre concerné, le demandeur doit se mettre en relation avec l'EPSF qui lui communiquera directement la liste des pièces attendues.

En l'absence éventuelle d'accord de coopération entre l'EPSF et l'ANS de l'autre État membre concerné, le demandeur se met aussi directement en relation avec l'EPSF, pour un traitement au cas par cas de la demande.

Ci-dessous, la liste des accords de coopération en matière de sécurité et d'interopérabilité des activités ferroviaires sur les sections frontières signés à ce jour entre l'EPSF et les ANS des pays limitrophes (consultables sur le site internet de l'EPSF) :

|   |  |
|---|--|
|   | Accord de coopération entre l'Agencia estatal de seguridad ferroviaria (AESF) du Royaume d'Espagne et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de la République française<br><a href="https://www.seguridadferroviaria.es">https://www.seguridadferroviaria.es</a>          |
|  | Accord de coopération entre l'Eisenbahn-Bundesamt (EBA) de la République fédérale d'Allemagne et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de la République française<br><a href="https://www.eba.bund.de">https://www.eba.bund.de</a>                                       |
|  | Accord de coopération entre l'Administration des chemins de fer (ACF) du Grand-Duché de Luxembourg et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de la République française<br><a href="https://acf.gouvernement.lu">https://acf.gouvernement.lu</a>                          |
|  | Accord de coopération entre le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) du Royaume de Belgique et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de la République française.<br><a href="https://www.nsarail.fgov.be">https://www.nsarail.fgov.be</a> |

|   |   |
|---|---|
|  | <p>Accord de coopération entre l'Agence nationale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) de la République italienne et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) de la République française.</p> <p><a href="https://www.ansfisa.gov.it">https://www.ansfisa.gov.it</a></p> |
|---|---|

*Cliquez sur l'image pour accéder à l'accord correspondant, disponible dans l'Espace réglementation de notre site Internet.*

## 11. Les fiches

| Pilotage et bouclage de la sécurité           |                        |   |
|---|------------------------|---|
| Organisation                                  |                        |    |
| Direction et engagement                       |                        |    |
| Politique de sécurité                         |                        |    |
| Rôles et responsabilités                      | Responsabilités        |   |
|   | Fiches de fonction     |  |
| Consultation du personnel et d'autres parties |                        |  |
| Objectifs de sécurité et planification        | Objectifs de sécurité  |  |
|   | Plan d'action sécurité |  |
|   | Indicateurs/suivi      |  |

|                                      |   |   |
|--------------------------------------|---|---|
| Revue de direction                   |    |   |
| Intégration des FOH/Culture sécurité |    |   |
| <b>Gestion des compétences</b>       |   |   |
| Principes/Ressources                 |    |   |
| Compétences                          | Formation aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire                        |    |
|                                      | Évaluation  |   |
|                                      | Habilitation  |  |
|                                      | Attestation complémentaire  |  |
|                                      | Suivi individuel  |  |
| Sensibilisation                      |  |   |

| Domaines opérationnels                      |   |   |
|---|---|---|
| Planification et contrôle de l'exploitation |   |    |
| Gestion des actifs                          | Principes de gestion des actifs               |    |
|   | Conception et réalisation de l'infrastructure |    |
|   | Maintenance de l'infrastructure               |    |
|   | Composants critiques pour la sécurité         |  |
|   | Maintenance et utilisation des véhicules      |  |
| Gestion des situations d'urgence            | Gestion des situations d'urgence              |  |
|   | Gestion des événements                        |  |
|   | Enquêtes                                      |  |

| Surveillance                                       |   |
|--|---|
| Contrôle/Audit                                     |    |
| Plans d'actions : Élaboration et suivi             |    |
| Retour d'expérience                                |   |
| Tirer des enseignements des accidents et incidents |    |
| Amélioration continue                              |   |
| Identification et gestion des risques              |   |
| Mesures à prendre pour faire face aux risques      |  |
| Gestion du changement                              |  |
| Gestion des risques liés aux interfaces            |  |
| Gestion documentaire et de l'information           |   |
| Information et communication                       |  |

|  |   |   |
|--|---|---|
| Information documentée                                       | Gestion documentaire/Principes de gestion           |    |
|  | Règles nationales et autres documents nationaux     |    |
|  | Rapport annuel de sécurité                          |    |
|  | Veille réglementaire                                |    |
| <b>Gestion des contractants, partenaires et fournisseurs</b> |   |   |
|  | Choix des contractants, partenaires et fournisseurs |   |
|  | Exigences du contrat                                |  |
|  | Gestion de la sécurité relative au contrat          |  |
| <b>Gestionnaire de l'infrastructure conventionné (GIC)</b>   |   |  |

|   |  |
|---|--|
|    | <h2>Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>                               |
|   | <h3>Organisation</h3>  |
|    | <p><b>Point 1.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b></p> |
|    | <p><b>Objet</b></p>  |
| <p>Le GI doit décrire son organisation de façon claire et précise ainsi que la nature et la portée de ses activités ferroviaires exercées (périmètre géographique et fonctionnel, patrimoine à maintenir et/ou à exploiter et effectifs). Pour cela il détermine le champ d'application de son SGS pouvant couvrir notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conception et la construction des infrastructures (voir fiche <a href="#">21</a> « Domaines opérationnels - Conception et réalisation de l'infrastructure ») ;</li> <li>- la maintenance des infrastructures (voir fiche <a href="#">22</a> « Domaines opérationnels - Maintenance de l'infrastructure ») ;</li> <li>- la planification du trafic (voir fiche <a href="#">19</a> « Domaines opérationnels - Planification et contrôle de l'exploitation ») ;</li> <li>- la gestion et le contrôle du trafic (voir également la fiche <a href="#">19</a> « Domaines opérationnels - Planification et contrôle de l'exploitation »).</li> </ul> <p>Le champ d'application du SGS doit également décrire quelle partie de l'entreprise il couvre ou non.</p> <p>Le GI doit avoir la parfaite connaissance du patrimoine qu'il doit maintenir et/ou exploiter et en fournir une description détaillée, comprenant notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les types de lignes ferroviaires (conventionnelles et/ou à grande vitesse) ;</li> <li>- les données techniques principales de celles-ci (longueurs, raccordements, points de changements de voie, groupe UIC, électrification avec nombre de sous-stations) ;</li> <li>- les bases de maintenance ;</li> <li>- la présence ou pas de voyageurs/marchandises dangereuses (MD) ;</li> <li>- les modes de cantonnement, systèmes de signalisation ;</li> <li>- les types d'installations dans les postes d'aiguillage ;</li> <li>- la présence d'ouvrages d'art : tunnels, ponts/viaducs (nombre et caractéristiques) ;</li> <li>- les types de passages à niveau (PN) ;</li> <li>- les types de matériels (les équipements et les véhicules) et techniques employés.</li> </ul> |  |

Par ailleurs, le SGS doit, recenser les risques graves que posent les activités du GI en matière de sécurité ferroviaire, qu'elles soient mises en œuvre par l'organisation elle-même ou par les contractants, partenaires ou fournisseurs placés sous son contrôle (voir la fiche [32](#) relative aux mesures à prendre pour faire face aux risques).

Sur la base de ce recensement, le GI détermine une répartition claire des missions de sécurité, le niveau de ressources humaines adéquat ainsi que les compétences nécessaires.

Chaque GI doit pour cela identifier, répertorier et définir clairement les différentes missions liées à la sécurité ferroviaire, de manière à pouvoir attribuer ces missions aux personnels et/ou aux fonctions spécifiques correspondant au niveau approprié de l'organisation. Ces missions sont reprises dans les fiches de fonction (voir fiche [5](#)). La prise en charge de plusieurs fonctions par un même individu, d'autant plus s'il s'agit de tâches à responsabilités, doit être dûment évaluée afin d'avoir l'assurance que la charge de travail est effectivement supportable et que l'ensemble des missions définies dans les fiches de fonction est couvert.

Le GI doit recenser toutes les parties intéressées y compris extérieures à sa propre organisation ayant un impact sur son SGS (exemple : entreprises ferroviaires, autre(s) GI, contractants, partenaires, fournisseurs, etc.) et décrire la répartition des responsabilités aux interfaces (voir fiche [34](#)).

Il décrit comment son organisation permet le respect permanent des exigences réglementaires.

Le SGS doit indiquer qui est la personne en charge de s'assurer de sa mise en œuvre.

Le GI décrit également comment il prend en compte les FOH dans son organisation (cet aspect est développé plus spécifiquement dans la fiche [11](#)).



## Objectif

**L'organisation** du GI doit permettre le respect des règles et procédures de sécurité et de sa gestion lors de la mise en œuvre de ses missions et la maîtrise des risques ferroviaires associés.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

La structure organisationnelle doit distinguer les différents niveaux hiérarchiques :

- missions de direction et de pilotage ;
- missions d'encadrement ;
- missions d'exécution opérationnelle.



Les dirigeants et responsables impliqués dans le domaine de la sécurité doivent être identifiés.

Le directeur général (ou équivalent) du GI doit approuver l'organisation mise en place.

### Mise en œuvre

L'organisation et la structure du GI, avec les différentes entités et services concernés par la sécurité, sont exposées en détail.

Pour cela un organigramme (nominatif au moment de la demande) présente les relations fonctionnelles et hiérarchiques entre les postes liés à la sécurité ferroviaire (ce paragraphe ne concerne pas les contractants, partenaires et fournisseurs, pour lesquels il faut se référer aux fiches [40](#) - [41](#) - [42](#)).

Le patrimoine du GI doit être décrit de façon exhaustive.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- description de l'organisation incluant les effectifs ;
- organigramme fonctionnel et nominatif au moment de la demande ;
- carte ou plan des lignes (représentation schématique) où s'exercent les activités, description du patrimoine, schéma des installations techniques ;
- situation géographique des diverses entités du GI sur le territoire national.

#### Renouvellement :

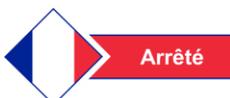
- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II            |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |                      |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |



|   |  |           |
|---|--|-----------|
|    | Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne   |           |
|    | Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union   |           |
|    | Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne  |           |
|    | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE            |           |
|   | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité  | Annexe II |
|  | Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « Contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 |           |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires   |           |
|  | Arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau  |           |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |           |

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | <h2>Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>                              |   |
|   | <h3>Direction et engagement</h3>  |   |
|    | <h3>Point 2.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>     |   |
|    | <h3>Objet</h3>  |   |
| <p>La direction du GI doit <b>s'impliquer fortement</b> et <b>s'engager</b> dans la mise au point, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du SGS.</p> <p>Les questions de sécurité doivent donc être au cœur des préoccupations du directeur général et de l'encadrement supérieur du GI et intégrées dans la stratégie générale du GI.</p> <p>Cette implication de la direction en tant que chef de file doit intervenir dès la phase de conception et de rédaction du SGS et continuer tout au long du processus de vie du SGS.</p> <p>La direction doit veiller à ce que le GI dispose des ressources nécessaires (moyens humains, financiers, matériels, etc.) pour assurer la bonne mise en œuvre du SGS (voir fiches relatives à la gestion des compétences et aux domaines opérationnels).</p> <p>L'un des éléments importants montrant l'implication de la direction consiste à établir une politique de sécurité relative aux activités du GI (voir fiche <a href="#">3</a>) et à fixer, avec le personnel d'encadrement, un ensemble d'objectifs à atteindre en matière de sécurité (voir fiche <a href="#">7</a>).</p> <p>La direction est responsable de l'ensemble de la sécurité et de sa gestion (voir fiche <a href="#">4</a>).</p> <p>L'implication des personnels de direction dans l'exercice de leurs missions de sécurité et l'exemplarité de ces personnels est déterminante tant pour la maîtrise des risques que pour les performances en matière de sécurité.</p> <p>La direction et le personnel d'encadrement animent la sécurité grâce à un ensemble de dispositions et d'outils. Entre-autres, ils communiquent la politique de sécurité et transmettent les objectifs vers les personnels concernés, afin de les mobiliser et de les faire adhérer sur les différents thèmes de la sécurité et de sa gestion.</p> <p>Les FOH doivent être pris en compte dans la conception et la déclinaison de l'animation de la sécurité. La direction et l'encadrement du personnel promeuvent une culture sécurité constructive (voir fiche <a href="#">11</a>).</p> |   |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>   | <p>Pilotage et bouclage de la sécurité</p> <p>Direction et engagement</p> |  |

La direction s'engage dans un processus d'amélioration continue de son SGS.



## Objectif

L'engagement de la direction en faveur de la sécurité ferroviaire et la mise en œuvre d'une animation dans ce domaine doivent permettre un pilotage optimal de la sécurité, l'identification et la gestion de tous les risques afférents aux activités (voir fiches [32](#) - [33](#) - [34](#)) et maintenir à un niveau satisfaisant l'ensemble des connaissances et compétences du personnel qui exerce directement ou indirectement des missions de sécurité.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

La direction et le personnel d'encadrement du GI, aux différents niveaux de l'organisation, montrent qu'ils donnent la priorité à la sécurité au travers de toutes les activités exercées que ce soit au niveau de la conception, du renouvellement ou de la maintenance des installations et de l'exploitation du réseau. Ils expliquent comment les conflits entre objectifs de sécurité et autres objectifs liés à l'activité sont détectés et résolus

La direction et le personnel d'encadrement sont clairement identifiés (rappel fiche [1](#)).

Une vigilance s'impose sur la disponibilité de la direction et du personnel d'encadrement pour pouvoir exercer ces missions de sécurité. En pratique, cela a montré que le fait pour un dirigeant de cumuler des missions de sécurité dans plusieurs structures est source de grande difficulté et nuit à la bonne exécution des missions de ce dirigeant. De la même manière, confier à un personnel d'encadrement à la fois des missions de management et des missions opérationnelles conduit souvent à empêcher le dirigeant d'exercer convenablement ses missions d'encadrement.

À tous les niveaux de l'entreprise, chacun participe, à hauteur de sa fonction et de ses responsabilités, à l'identification des risques, aux enjeux et à l'animation de la sécurité.

Les personnels n'exerçant pas de tâches de sécurité doivent être sensibilisés aux enjeux et savoir détecter les impacts possibles de leurs actions sur la sécurité.

Les dirigeants et responsables qui sont impliqués dans l'animation de la sécurité doivent être identifiés.

### Mise en œuvre

Le GI doit définir une politique générale de sécurité (voir fiche [3](#)), des objectifs (voir fiche [7](#)) et un système d'animation de la sécurité dans les différents domaines de son activité ferroviaire et aux différents niveaux de l'organisation.



La direction et le personnel d'encadrement veille à l'aspect communication et mettent en œuvre un véritable management de la sécurité.

Le SGS doit décrire les différents éléments du dispositif managérial et/ou du système de communication, la périodicité et les participants aux réunions et revues, les canaux de diffusion (Webmail, serveur informatique, affichage dans les locaux, documents distribués au personnel, etc.).

La présence fréquente sur le terrain des dirigeants et responsables constitue un élément fort dans l'engagement et contribue à une animation de la sécurité performante.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- document démontrant que la direction et l'encadrement s'engagent clairement vis à vis de la sécurité ferroviaire à tous niveaux et qu'ils œuvrent pour une amélioration continue du SGS afin de favoriser une culture positive de la sécurité ;
- document(s) permettant de comprendre l'organisation globale de l'animation de la sécurité.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|  Directive | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II            |
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |                      |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |



|   |  |           |
|---|--|-----------|
|  | <p>Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE</p> |           |
|  | <p>Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité</p>   | Annexe II |
|  | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>   |           |
|  | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p>   |           |

|   |   |   |
|---|---|---|
|      | <h2 style="text-align: center;">Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>  |   |
|   | <h3 style="text-align: center;">Politique de sécurité</h3>  |   |
|      | <h4 style="text-align: center;">Point 2.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h4>   |   |
|      | <p><b>Objet</b></p> <p>La <b>politique de sécurité</b> exprime et reflète l'engagement du GI et sa vision stratégique en matière de sécurité ferroviaire. Elle comprend, entre autres, un engagement de prendre en compte la sécurité dans tous les processus de décision et présente les principes et les valeurs fondamentales sur lesquelles se base le fonctionnement en sécurité du GI. Elle présente, par ailleurs, le cadre des objectifs en matière de sécurité (voir fiche <a href="#">7</a>) et de sa gestion pour la période de validité de l'agrément dont il dispose ou qu'il sollicite. Enfin, elle indique au personnel les actions à mener pour renforcer la culture sécurité.</p> <p>La politique de sécurité comporte un engagement de conformité avec toutes les exigences réglementaires qui sont applicables dans les domaines d'activités exercées.</p> <p>Elle doit aussi intégrer un engagement de maîtriser les risques que présentent les activités du GI.</p> <p>La politique de sécurité intègre l'engagement de s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue (voir la fiche <a href="#">31</a>).</p> <p>La politique de sécurité doit être adaptée aux activités du GI et refléter la réalité de l'organisation. Elle est communiquée à l'ensemble du personnel et est activement mise en œuvre.</p> |   |
|    | <p><b>Objectif</b></p>  |   |
|   | <p>La politique de sécurité a pour objectif de présenter les volontés et l'implication de la direction dans le domaine de la sécurité.</p> <p>Elle constitue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un cadre de référence pour la prise de décision ;</li> <li>- un moyen de prioriser les actions, d'orienter les comportements et de canaliser les initiatives.</li> </ul> <p>C'est aussi un élément de stabilité et d'ancrage face aux changements qui marquent la vie du GI.</p>  |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p> | <p style="text-align: center;"><b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b></p> <p style="text-align: center;">Politique de sécurité</p>  |  |



### Personnel concerné

Tous les personnels exerçant des tâches, missions ou des responsabilités de sécurité sont concernés par la politique de sécurité.

Les autres personnels doivent être sensibilisés aux enjeux sécurité et savoir détecter les impacts possibles de leurs actions sur la sécurité.

Le directeur général (ou équivalent) de l'entité doit approuver la politique sécurité.

### Mise en œuvre

Une procédure doit décrire :

- les éléments principaux qui doivent figurer dans le document présentant la politique de sécurité et de sa gestion ;
- la façon dont la politique de sécurité est diffusée et expliquée ;
- la façon dont les enjeux sécurité sont pris en compte dans les processus de décision et le fonctionnement du GI, de la conception à la mise en œuvre de ses activités ou produits ;
- tout élément pouvant contribuer à la description de la politique de sécurité définie.

Le directeur général (ou équivalent) définit une politique de sécurité qu'il s'engage à respecter. Cet engagement est diffusé à l'ensemble des personnels de son entreprise. La politique de sécurité doit contenir l'engagement de la direction à promouvoir la culture sécurité.

Cette politique s'appuie notamment sur les éléments suivants :

- la prise en compte de l'aspect FOH qui se traduit par un ensemble d'éléments, de comportements au sein de l'entreprise tels que la communication des informations ou l'implication des personnels (voir fiche [11](#)) ;
- les ressources humaines et financières affectées à la sécurité ou dont le niveau peut avoir un impact sur la sécurité des prestations ou activités du GI : le directeur général (ou équivalent) s'engage à fournir les moyens nécessaires au respect des objectifs de sécurité (voir fiche [7](#)) du GI.

La politique peut évoluer en fonction des activités du GI, de ses résultats, de la réglementation, des contraintes liées au personnel (recrutement, départ en retraite, etc.). Il est conseillé de la revoir à échéances régulières afin de tenir compte des éventuelles évolutions.

En outre la politique de sécurité est complétée le cas échéant par la liste des politiques thématiques de sécurité prises en déclinaison de la politique générale (ex : PN, déshuntage, etc.).





## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- document présentant la politique sécurité du GI approuvée par le directeur général ou son équivalent ;
- document présentant une méthode d'allocation des ressources affectées à la sécurité et à sa gestion ou dont le niveau peut avoir un impact sur la sécurité des prestations et activités du GI ;
- document expliquant comment est élaborée et revue la politique de sécurité (par qui, quand, comment).

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- preuves de la diffusion de la politique sécurité auprès des salariés.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen  | Annexe II            |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                      |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II            |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |                      |



|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b>                          |  |
|   | <b>Responsabilités</b>  |  |
|    | <b>Point 2.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|   | <b>Objet</b>  |  |
| <p>La <b>responsabilité</b> est l'obligation de répondre de certains de ses actes, d'être garant de quelque chose ou d'avoir à sa charge des décisions.</p> <p>Chaque GI doit répertorier et définir clairement les domaines de responsabilité liés à la sécurité ferroviaire, de manière à pouvoir attribuer ces responsabilités aux personnels et/ou aux fonctions spécifiques correspondant au niveau approprié de l'organisation.</p> <p>Certaines missions peuvent être déléguées par le responsable d'une mission de sécurité ou de sa gestion, dite « autorité délégante », vers un subordonné, dit le délégataire.</p> <p>La délégation des responsabilités et des missions relatives à la sécurité doit être approuvée au niveau adéquat. L'organisation doit veiller à ce que les membres du personnel auxquels des responsabilités sont déléguées aient l'autorité, les compétences et les ressources nécessaires pour accomplir les tâches qui leur sont confiées. Les responsabilités doivent être cohérentes et compatibles avec la tâche ou le rôle attribué.</p> <p>La délégation peut être de pouvoirs ou de signature.</p> <p>La distinction entre la délégation de signature et la délégation de pouvoirs consiste dans le premier cas à ce que le représentant légal se borne à charger une personne de signer pour son compte et en son lieu et place tel ou tel acte relevant de ses pouvoirs. Cette personne apparaît alors comme le mandataire d'un individu et non comme le représentant de la société. Il en va différemment pour la délégation de pouvoirs, par laquelle le représentant légal confie, au nom et pour le compte de la société, à une personne qu'il investit d'une fonction déterminée (direction administrative, direction technique) le soin de représenter la société dans les limites de ses attributions.</p> <p>Il convient que chaque type de délégation puisse être identifié.</p> |   |  |



## Objectif

Afin de permettre la maîtrise des risques et de garantir une exploitation sûre, le SGS doit se fonder sur une répartition claire des responsabilités.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Aux différents niveaux hiérarchiques, les personnels exerçant des tâches de sécurité (essentielles ou autres) ou d'autres missions de sécurité, les personnels d'encadrement, de la direction et de pilotage impliqués dans le domaine de la sécurité sont concernés par des missions de responsabilités.

Le directeur général (ou équivalent) du GI doit approuver l'organisation (voir fiche [1](#)) mais aussi l'attribution des responsabilités.

### Mise en œuvre

Le manuel du SGS ou l'une de ses procédures, en liaison avec les fiches de fonction (voir fiche [5](#)) et les délégations (de pouvoirs ou de signatures - voir fiche [4](#)), doit faire apparaître clairement le partage des responsabilités des différents acteurs sécurité de l'entité.

Chaque personnel dont l'activité a, ou peut avoir un impact sur la sécurité doit être pris en compte. Chacun doit connaître ses propres responsabilités mais aussi celles qui incombent au reste du personnel. Ces informations doivent être accessibles à tout moment.

Lorsque l'autorité compétente, au sein du GI, délègue certaines des missions relatives à la sécurité, la délégation doit alors être effectuée de façon officielle et approuvée à la fois par le délégant et le délégataire. Le dirigeant doit veiller à ce que les délégataires aient l'autorité, les compétences et les ressources nécessaires pour accomplir les tâches qui leur sont confiées. Une procédure décrit les modalités de délégation.

Un document spécifique reprend chacune des délégations en précisant les domaines et les limites de délégation.

Un responsable FOH doit être désigné. Ses compétences dans ce domaine doivent être justifiées. La direction doit posséder une connaissance suffisante des questions relatives aux FOH (voir fiche [11](#)).



## Responsabilités des différents niveaux hiérarchiques

Le Directeur général (ou équivalent) du GI, sous réserve des délégations de pouvoir consenties :

- a la responsabilité de l'ensemble de la sécurité et de sa gestion ;
- traduit cette responsabilité dans la politique et les objectifs de sécurité (voir fiches [3](#) et [7](#)) ;
- détermine et affecte les moyens (financiers, matériels et humains) nécessaires à la sécurité et à sa gestion ;
- se fait communiquer, régulièrement les résultats des indicateurs de sécurité et notamment l'accidentologie (voir fiche [10](#)) ;
- décide de la mise en place des principaux dirigeants et notamment de la personne qui est chargée de la mise en œuvre du SGS ;
- formalise les délégations de pouvoir et de signature au sein du GI.

La personne en charge du SGS, idéalement, n'est pas un agent opérationnel et doit être indépendant de l'encadrement opérationnel car il ne peut pas être juge (en tant que personne qui analyse la sécurité) et partie (en tant qu'acteur ayant un rôle direct dans la sécurité). Sa position dans l'entreprise doit lui permettre d'avoir accès à toutes les activités et informations entrant dans le périmètre du SGS.

La personne en charge du SGS (liste non exhaustive à adapter en fonction de chacune des organisations propres à chaque GI) :

- élabore et met à jour les procédures relatives au fonctionnement du SGS ;
- anime, coordonne, pilote et suit les activités liées au SGS ;
- gère la documentation relative au SGS ;
- diffuse à tous les niveaux des informations liées à la sécurité ;
- met en place des mécanismes de vérification ;
- organise le REX ;
- intègre tous les besoins relatifs à la sécurité dans le plan de formation ;
- prépare et organise des revues de sécurité ;
- s'assure que tous les événements détectés ont fait l'objet d'une analyse ;
- s'assure que des mesures sont définies, en réponse aux problèmes de sécurité détectés, dans le cadre du suivi des indicateurs de sécurité, de l'analyse des événements, des audits internes, de l'évaluation des changements, au regard de l'impact qu'ils peuvent avoir sur la sécurité ;
- assure le suivi de la mise en œuvre des mesures préventives et correctives liées à la sécurité ;
- s'assure de la cohérence de l'analyse et du traitement des événements ;
- s'assure de la cohérence de la définition des mesures correctives prises dans les différents domaines.

Les responsabilités des personnes assurant des fonctions d'encadrement sont notamment les suivantes :

- mettre en œuvre et/ou faire mettre en œuvre les règles de sécurité définies ;
- assurer le contrôle de cette mise en œuvre ;
- veiller à l'application des procédures d'évaluation et d'atténuation des risques concernant leur entité ;

- faire remonter à la personne en charge du SGS toute information pertinente nécessaire à l'accomplissement de ses tâches ;
- mettre en œuvre les actions préventives et correctives relevant de leur entité.

Les responsabilités des personnels exerçant des tâches de sécurité comprennent, notamment, celles :

- d'assurer leurs missions en respectant la réglementation et les règles de sécurité définies par le GI ;
- de respecter la politique de sécurité définie par la direction ;
- de contribuer pour certains aspects au SGS (REX, etc.) ;
- de prendre connaissance des informations diffusées (documentation permanente et opérationnelle, fiches REX, etc.) et d'en tenir compte dans leur activité.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- document décrivant clairement la répartition des responsabilités ;
- le processus relatif à la mise en œuvre des délégations ;
- les lettres de délégations de pouvoir et/ou de signature.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|  Directive | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen  | Annexe II            |
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                      |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  Règlement | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II            |



|   |  |  |
|---|--|--|
|  | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>       |  |
|  | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p> |  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|      | <h2 style="text-align: center;">Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>  |   |
|   | <h3 style="text-align: center;">Fiches de fonction</h3>   |   |
|      | <h3 style="text-align: center;">Point 2.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>   |   |
|      | <h3 style="text-align: center;">Objet</h3> <p>Les <b>fiches de fonction</b> décrivent les missions et les responsabilités des fonctions, notamment en matière de sécurité et de sa gestion.</p> <p>La fiche de fonction vient en complément de l'organigramme qu'elle précise et complète (voir fiche 1 relative à l'organisation).</p>   |   |
|     | <h3 style="text-align: center;">Objectif</h3> <p>L'objectif de la fiche de fonction est de décrire avec précision les missions et les responsabilités (voir fiches <a href="#">1</a> et <a href="#">4</a> relatives à l'organisation et aux responsabilités) associées à la fonction.</p>   |   |
|    | <h3 style="text-align: center;">Les éléments de gestion de la sécurité</h3> <h4>Personnel concerné</h4> <p>Les fiches des fonctions concernées par la sécurité sont celles des fonctions exerçant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit des tâches de sécurité, qu'il s'agisse de conception, de réalisation ou de mise en œuvre ; (ces tâches peuvent être essentielles pour la sécurité ferroviaire ou autres qu'essentielles pour la sécurité) ;</li> <li>- soit une mission liée aux tâches et/ou aux personnels exerçant des tâches de sécurité ;</li> <li>- soit une responsabilité hiérarchique en rapport avec la sécurité.</li> </ul> <h4>Mise en œuvre</h4> <p>Les responsabilités (voir fiche <a href="#">4</a>) en matière de sécurité ferroviaire doivent être présentées dans des fiches de fonction. Ces fiches doivent couvrir, de façon exhaustive, tous les domaines de la sécurité et de sa gestion assurée par le GI, à chaque niveau de l'organisation. Les fiches doivent être fournies dans le dossier de demande et rester accessibles à toutes demandes émanant de l'EPSF lors d'une activité de surveillance.</p> |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p> | <p style="text-align: center;"><b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b></p> <p style="text-align: center;">Fiches de fonction</p>   |  |

La fiche de fonction précise notamment les responsabilités exercées et la situation au sein de la structure (positionnement hiérarchique et relations fonctionnelles internes ou externes).

La fiche de fonction respecte les principes suivants :

- identifier le responsable de l'exécution d'une mission ou tâche de sécurité ;
- permettre, lors de la conception, la compatibilité des différentes tâches exercées par un même employé ;
- être adaptée aux évolutions des règles, de l'organisation.

La forme des fiches de fonction est harmonisée et doit notamment présenter, au minimum : l'intitulé de la fonction, les raisons d'être de la fonction, les missions principales, les missions spécifiques à la sécurité et à sa gestion, le positionnement hiérarchique et fonctionnel, les délégations ainsi que les connaissances professionnelles nécessaires à l'exercice des différentes missions.

La direction doit posséder une connaissance suffisante des questions relatives aux FOH (voir fiche 11). De plus, il est conseillé qu'un expert en FOH soit présent au sein de l'organisation. Les fiches de fonction doivent mentionner les compétences et/ou connaissances en matière de FOH.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- fiches de fonction montrant la répartition des missions concernant la sécurité : « Qui fait quoi, comment (notamment qui habilite, qui contrôle et manage les opérateurs de sécurité) », cela depuis le niveau dirigeant jusqu'au niveau opérationnel ;
- liste des fiches de fonction montrant que les ressources nécessaires au fonctionnement du SGS sont disponibles.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles  |
|---|---|-----------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |           |



|   |   |                      |
|---|---|----------------------|
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II            |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |                      |

|   |  |  |
|---|--|--|
|    | <h2 style="text-align: center;">Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>   |  |
|   | <h3 style="text-align: center;">Consultation du personnel et d'autres parties</h3>   |  |
|    | <h4 style="text-align: center;">Point 2.4. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h4>  |  |
|    | <p><b>Objet</b></p> <p>Dans le cadre de l'élaboration, du maintien et de l'amélioration continue du SGS du GI, la <b>consultation du personnel et d'autres parties</b> intéressées par la sécurité et sa gestion s'exerce de deux façons différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit par la consultation des représentants ou des instances de représentation du personnel et des autres parties (tiers et contractants, partenaires ou fournisseurs (voir fiches <a href="#">40</a> - <a href="#">41</a> - <a href="#">42</a>) qui est réalisée dans le respect des obligations et dispositions réglementaires ;</li> <li>- soit par la participation du personnel (y compris le personnel assurant des tâches opérationnelles) et des autres parties (tiers et contractants, partenaires ou fournisseurs (voir fiches <a href="#">40</a> - <a href="#">41</a> - <a href="#">42</a>) dans l'objectif de développer une culture positive de la sécurité (voir fiche <a href="#">11</a>).</li> </ul> <p>La direction et le personnel d'encadrement du GI définissent les méthodes et les moyens à mettre en place pour faciliter la participation du personnel et des autres parties afin de leur permettre d'être associées à certaines décisions. Celles-ci peuvent concerner, à titre d'exemple, la modification des procédures et des procédures opérationnelles relatives à l'entretien de l'infrastructure.</p> <p>Lors de la mise en exploitation d'un système technique nouveau, il est conseillé que le personnel et les autres parties soit associées bien en amont de la mise en service, au stade du développement par exemple, afin d'obtenir pleinement leurs adhésions et leurs observations en lien avec la sécurité.</p> |  |
|  | <p><b>Objectif</b></p>   |  |
|   | <p>Une approche fondée sur la participation du personnel, dans son sens large, permet de prendre en considération les principales préoccupations et besoins du personnel dans le domaine de la sécurité et sa gestion et donne aux dirigeants du GI un moyen supplémentaire de témoigner, à son personnel, de leurs engagements envers la sécurité et de développer une culture positive de la sécurité.</p>   |  |



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Les dirigeants et responsables du GI doivent s'assurer que la consultation du personnel et des autres parties est réalisée conformément aux dispositions réglementaires.

En outre, les représentants ou les instances de représentation du personnel concerné par la sécurité et sa gestion doivent être définis.

En dehors des instances officielles de représentation, tout le personnel concerné par la sécurité et sa gestion et les autres parties peuvent être amenés à participer à l'élaboration, au maintien et à l'amélioration continue du SGS.

### Mise en œuvre

La consultation/participation du personnel et des autres parties peut prendre des formes variées : information relative à la sécurité et à sa gestion, consultation sur les projets et les évolutions, etc.

Un document présente comment le GI fait participer activement son personnel et les autres parties dans le domaine de la sécurité afin de mieux maîtriser les risques, comment il associe les tiers pour les risques partagés et comment les instances représentant le personnel sont consultées. Ce document indique également comment le retour d'information est assuré.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- document montrant la prise en compte de la participation du personnel concerné par la sécurité et sa gestion et des autres parties dans les processus de décision et la consultation du personnel et des autres parties conformément à la législation.

### Renouvellement :

- document fourni lors de la demande initiale actualisé ;
- exemples de compte-rendu de réunion montrant que le personnel et les autres parties sont consultées et participent dans le cadre de l'élaboration, du maintien et de l'amélioration du SGS.



|    | Réglementation  |                      |
|---|---|----------------------|
| Lien  | Titre   | Articles             |
|  <span data-bbox="316 461 435 495">Directive</span>  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen  | Annexe II            |
|  <span data-bbox="316 593 435 627">Directive</span>  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                      |
|  <span data-bbox="316 725 435 759">Directive</span>  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  <span data-bbox="316 875 435 909">Règlement</span>  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II            |
|  <span data-bbox="316 1032 435 1066">Décret</span>  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |                      |
|  <span data-bbox="316 1182 435 1216">Arrêté</span> | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |                      |

|   |  |
|---|--|
|    | <h2>Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>                               |
|   | <h3>Objectifs de sécurité</h3>   |
|    | <p><b>Point 3.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b></p> |
|    | <p><b>Objet</b></p>  |
| <p>Un <b>objectif</b> est le résultat vers lequel doit tendre l'action d'un individu, d'une entité. Un objectif est formulé en termes de résultat à atteindre par un individu ou une entité dans une période donnée. Des indicateurs permettent de mesurer la performance individuelle et collective et l'atteinte ou non des objectifs.</p> <p>Les objectifs de sécurité doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- découler de la politique de sécurité et des objectifs stratégiques de l'organisation (le cas échéant) ;</li> <li>- être liés aux risques identifiés comme prioritaires qui influent sur les performances en matière de sécurité de l'organisation ;</li> <li>- tenir compte des exigences légales et autres exigences applicables ;</li> <li>- être réexaminés en fonction des résultats atteints et révisés en tant que de besoin (en fonction par exemple des résultats issus de contrôles ou d'enquête ou de la survenance d'événements de sécurité) ;</li> <li>- être communiqués aux acteurs de la sécurité concernés.</li> </ul> <p>Pour être efficace, un objectif doit répondre à plusieurs critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Robuste, fiable, précis et donc spécifique</b> : l'interprétation doit être stable et cohérente dans le temps ;</li> <li>- <b>Sensible</b> : il doit refléter effectivement les variations de ce qu'il est censé synthétiser ou mesurer ;</li> <li>- <b>Compréhensible</b> : simple et utilisable par tous les acteurs (protocole simple et applicable dans le temps) ;</li> <li>- <b>Pertinent</b> : par exemple pour mettre en évidence les liens entre les différents composants du système ;</li> <li>- <b>Utile</b> : le fait de le considérer doit ajouter de l'information à la prise de décision ;</li> <li>- <b>Mesurable</b> : un objectif mesurable doit être quantifié ou qualifié. Pour réaliser un objectif, la définition d'un seuil est nécessaire afin de savoir quel est le niveau à atteindre, la valeur de la mesure à rencontrer.</li> </ul> |  |

Les objectifs de sécurité doivent comprendre à la fois :

- des objectifs quantitatifs, c'est-à-dire que les indicateurs portent sur des éléments qui peuvent être chiffrés. Exemple : baisse de 50% d'une catégorie d'événements sécurité ;
- des objectifs qualitatifs, c'est-à-dire qu'ils décrivent la qualité du résultat. Exemple : développer les compétences techniques d'un acteur de la sécurité ferroviaire.

Un ou des objectifs directement liés aux FOH doivent être déterminés (voir fiche [11](#)).



## Objectif

Les objectifs doivent contribuer à maintenir et/ou améliorer le niveau de sécurité. Ils accompagnent la diffusion de la politique de sécurité. Le processus de détermination et de mise en œuvre des objectifs est relié aux autres processus de gestion de la sécurité et notamment la gestion des risques, la surveillance des activités, etc.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Tous les personnels exerçant des tâches, missions ou des responsabilités de sécurité peuvent être concernés par les objectifs de sécurité en fonction du domaine de l'activité dans lequel ils sont fixés.

Le directeur général (ou équivalent) de l'entité doit approuver la définition des objectifs de sécurité.

### Mise en œuvre

Un document doit énoncer les objectifs de sécurité selon une périodicité au moins annuelle.

Doivent être définis :

- les modalités de détermination et de suivi des objectifs qualitatifs et quantitatifs ;
- comment les objectifs sont communiqués aux acteurs de la sécurité concernés ;
- les objectifs à atteindre dans les différents domaines de la sécurité et de sa gestion à partir :
  - des objectifs fixés par l'État,
  - de la législation ou la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité et autres exigences (normes, etc.) en vigueur,
  - des résultats des audits ou inspections de l'EPSF,
  - des recommandations du BEA-TT à la suite d'enquêtes,
  - de la politique de sécurité du GI,
  - résultats sécurité obtenus selon les différents indicateurs sécurité, les résultats du REX sécurité, les résultats des contrôles et audits internes,
  - des contraintes de production,
  - des attentes du personnel,



- des attentes des commanditaires dans les domaines de la conception, du renouvellement et de la main,
- des résultats sécurité obtenus selon les différents indicateurs sécurité, les résultats du REX sécurité, les résultats des contrôles et audits internes,
- des contraintes de production,
- des attentes du personnel,
- des attentes des commanditaires dans les domaines de la conception, du renouvellement et de la maintenance ou de l'exploitation des infrastructures.

Il ne doit pas être attendu la fin de la période fixée pour vérifier l'atteinte ou non de l'objectif sécurité mais un ou des points intermédiaires doivent être réalisés. À cet effet, le dirigeant responsable de l'objectif se fixe des étapes intermédiaires pour vérifier que l'échéance fixée sera respectée, pour voir si les moyens pour atteindre l'objectif restent suffisants ou répondre aux difficultés éventuelles rencontrées.

S'il apparaît que l'objectif de sécurité ne sera pas atteint alors qu'il reste nécessaire, une réflexion est menée et un plan d'atteinte de l'objectif doit à nouveau être établi (voir fiche [8](#)).



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

- document présentant la détermination des objectifs de sécurité ;
- description des objectifs de sécurité qui devraient concerner toute la durée de validité de l'agrément de sécurité (exemple : amélioration continue).

#### **Renouvellement :**

- document fourni lors de la demande initiale actualisé.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles  |
|---|---|-----------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |           |

|  |  |                              |
|--|--|------------------------------|
|   | <p>Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire</p>   | <p>Art. 9<br/>Annexe III</p> |
|   | <p>Règlement (UE) 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien.</p> |                              |
|   | <p>Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité</p>   | <p>Annexe II</p>             |
|   | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>   |                              |
|  | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p>   |                              |

|  |   |  |
|--|---|--|
|   | <b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b>                          |  |
|  | <b>Plan d'actions sécurité</b>                                      |  |
|   | <b>Point 3.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|   | <b>Objet</b>  |  |
| <p>Le <b>plan d'actions sécurité (PAS)</b> présente les actions pertinentes à mener sur les plans technique, organisationnel, humain et environnemental propres à améliorer la sécurité ferroviaire. Le PAS permet de mettre en œuvre la politique de sécurité et d'atteindre, entre-autres, les objectifs de sécurité qui en découlent décrits dans la fiche <a href="#">7</a>.</p> <p>Le PAS doit être actualisé autant de fois que nécessaire, il identifie les actions de progrès permettant d'atteindre les objectifs de sécurité, mais il permet également de mener les actions faisant suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux bonnes pratiques identifiées au sein ou en dehors du GI ;</li> <li>- aux enseignements du REX et aux conclusions des contrôles et audits ;</li> <li>- aux évolutions techniques, réglementaires et organisationnelles, etc.</li> </ul> <p>Le PAS comprend notamment les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- objectifs et résultats escomptés ;</li> <li>- mesures curatives, préventives et/ou correctives requises ;</li> <li>- responsable chargé de la mise en œuvre des actions ;</li> <li>- dates pour lesquelles les actions doivent être mises en œuvre ;</li> <li>- identification des modalités de mesure de l'efficacité des actions, et personne chargée d'évaluer l'efficacité ;</li> <li>- examen de l'impact du plan d'action sur la stratégie, les priorités et le(s) plan(s) en matière de contrôle.</li> </ul> <p>Le PAS doit contenir au moins une action directement liée aux FOH (voir fiche <a href="#">11</a>).</p> |   |  |
|   | <b>Objectif</b>   |  |
| <p>Un plan d'actions garantit la réalisation de l'ensemble des actions jusqu'au bouclage de celles-ci. Il permet d'identifier le ou les responsable(s) de chaque action. Il précise les délais et les priorités.</p>   |   |  |



### Personnel concerné

Les dirigeants qui élaborent, pilotent et/ou approuvent le PAS doivent être identifiés.

À cet effet, chaque responsable du PAS concerné a une connaissance réelle et actualisée du fonctionnement (conditions d'utilisation, défaillances, environnement et sollicitations auxquels il est soumis) de la partie du système ferroviaire placée sous son contrôle et des interfaces avec les EF et les autres GI.

### Mise en œuvre

#### Élaboration et ou actualisation du PAS

Le PAS a une durée variable qui est définie dans le SGS. Il est élaboré à partir :

- du bilan du PAS précédent ;
- des objectifs de sécurité ;
- des bonnes pratiques identifiées au sein ou en dehors de l'entreprise ;
- des enseignements du REX et des conclusions des contrôles et audits ;
- des évolutions prévisibles dans les domaines de l'organisation (nouveaux personnels ; nouveaux services, etc.), des règles ou du matériel.

Les actions du PAS doivent être pertinentes. Elles complètent et renforcent les missions permanentes de gestion de la sécurité. Le PAS peut intégrer l'ensemble des plans d'actions de l'entreprise.

#### Suivi

Le suivi de l'avancement des actions du PAS est assuré lors de réunions ou revues sécurité ou de réunions ou revues spécifiques.

Au cours de ces réunions, les actions peuvent être adaptées (par exemple des échéances peuvent être revues en cas de recrudescence de certains incidents, au vu des résultats de contrôles, selon les modifications d'organisation) et/ou des actions supplémentaires peuvent être décidées, etc.

#### Bouclage et bilan

Si une action n'est pas bouclée à l'échéance du PAS, l'action est reportée sur le PAS suivant, après que son contenu ou ses modalités de mise en œuvre ont été éventuellement modifiés pour éviter un nouveau report. Le bilan des actions est établi en fin de chaque PAS et présenté dans le PAS suivant.

#### Contrôle de l'efficacité

Le processus de contrôle doit être utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des actions.





## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- exemple de PAS.

### Renouvellement :

- PAS précédents ;
- comptes-rendus de revue de PAS.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|   | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen  | Annexe II            |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                      |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  | Règlement (UE) 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien. |                      |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II            |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |                      |



|  |   |   |
|--|---|---|
|   | <b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b>                          |   |
|  | <b>Indicateurs/Suivi</b>  |   |
|   | <b>Point 3.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |   |
|   | <b>Objet</b>  |   |
| <p>Les <b>indicateurs</b> de sécurité permettent de mesurer la performance individuelle et collective et l'atteinte ou non des objectifs.</p> <p>Ils intègrent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les indicateurs de sécurité communs (ISC) ;</li> <li>- d'autres indicateurs propres à chaque GI.</li> </ul> <p>Les ISC sont des informations collectées facilitant l'évaluation de la réalisation des OSC et permettant de suivre l'évolution générale de la sécurité des chemins de fer.</p> <p>Les indicateurs de sécurité propres à chaque GI permettent de mesurer l'atteinte des objectifs définis dans la politique de sécurité, le PAS associé et contribuent à l'évaluation des performances en matière de sécurité de l'entité.</p> <p><b>Les indicateurs de sécurité communs</b></p> <p>L'article 108 du décret n° 2019-525 distingue les dispositions qui s'appliquent au GI selon qu'il soit en charge ou non de <b>la gestion opérationnelle des circulations</b>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les GI qui ne sont pas en charge de la gestion opérationnelle des circulations déclarent, au début de chaque trimestre suivant, au GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations et à l'EPSF les accidents et incidents pris en compte par les ISC mentionnés au point 2 de l'article 3 du décret susvisé (qui renvoie à l'annexe I de la directive (UE) 2016/798) ;</li> <li>- les GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations communique au début de chaque trimestre suivant à l'EPSF la valeur des indicateurs de sécurité qui le concernent et qu'il a établis.</li> </ul> <p>L'EPSF peut, sans préjudice des compétences du BEA-TT, demander à tout GI de lui faire un rapport sur tout accident ou incident survenus sur le système ferroviaire.</p> <p>À noter que lorsque SNCF Réseau a confié par convention la gestion opérationnelle des circulations, le titulaire de la convention déclare à SNCF Réseau et à l'EPSF les accidents et incidents pris en compte par les ISC et leur communique au début de chaque trimestre suivant la valeur des indicateurs qui le concernent.</p> |   |   |
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des<br>gestionnaires de l'infrastructure   | <b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b><br><br>Indicateurs/Suivi |  |

L'EPSF peut, sans préjudice des compétences du BEA-TT, demander au titulaire de la convention de lui faire rapport sur tout accident ou incident.



## Objectif

Pour mesurer l'efficacité, la mise en œuvre et la gestion de son SGS, chaque GI se doit de suivre le niveau de sécurité relatif à son activité.

Les indicateurs de sécurité permettent d'avoir une vision réaliste du niveau de la sécurité de l'activité du GI. Ils permettent, par exemple, de déduire les tendances au niveau de la survenance des événements sécurité, donnent le cas échéant l'assurance que les actions mises en œuvre sont porteuses de résultats et que les objectifs de sécurité sont atteints.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Le personnel qui collecte les événements et analyse les indicateurs doit être identifié.

À cet effet, chaque responsable du suivi des indicateurs a une connaissance réelle et actualisée du fonctionnement (conditions d'utilisation, défaillances, environnement et sollicitations auxquelles il est soumis) de la partie du système ferroviaire placée sous son contrôle et des interfaces avec les autres EF.

### Mise en œuvre

Pour atteindre les objectifs, le GI doit :

- suivre et analyser les ISC particuliers relatifs aux accidents et incidents ferroviaires (également visés dans l'article 15 de l'arrêté du 9 décembre 2021) ;
- suivre et analyser les indicateurs que le GI a défini dans le cadre de son agrément de sécurité afin de mesurer l'efficacité de son SGS (indicateurs de sécurité complémentaires) ainsi que les indicateurs demandés à la suite d'un manquement grave constaté à l'occasion d'un contrôle, d'un accident ou d'un incident grave concernant un élément du système ferroviaire placé sous le contrôle du GI ;
- mettre en place des outils de saisie et de traçabilité de ces indicateurs.

Une procédure doit décrire les modalités de mise en œuvre des éléments indiqués ci-dessus.





## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- document de suivi des indicateurs et/ou tableau de bord ;
- procédure de mise en œuvre du suivi des indicateurs.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- comptes-rendus des réunions ou revues de suivi, d'analyse.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles                         |
|---|---|----------------------------------|
|  Directive  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                                  |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 5 - 7 - 9<br>19<br>Annexe I |
|  Règlement | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II                        |
|  Décret    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 | Art. 3 - 108                     |
|  Arrêté    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           | Art. 15                          |



|   |   |   |
|---|---|---|
|      | <h2 style="text-align: center;">Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>  |   |
|   | <h3 style="text-align: center;">Revue de direction</h3>   |   |
|      | <h3 style="text-align: center;">Point 6.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>   |   |
|      | <h3 style="text-align: center;">Objet</h3> <p>Le GI doit vérifier régulièrement que son SGS reste efficace, fonctionnel et performant, en tenant compte de l'aspect des FOH.</p> <p>La revue de direction est l'occasion de mesurer les performances relatives à l'atteinte des objectifs de sécurité ainsi qu'à la prise en compte efficace des changements qui impactent l'activité du GI dans le domaine de la sécurité et des résultats issus des activités de surveillance, les contrôles et les audits, qu'ils soient internes ou externes au GI. Le GI doit, le cas échéant, mettre en œuvre les modifications nécessaires dans le cadre de l'amélioration continue de son SGS.</p> <p>Une communication envers le personnel concerné par la sécurité et sa gestion doit être réalisée à l'issue de la revue de direction.</p> |   |
|    | <h3 style="text-align: center;">Objectif</h3>   |   |
|   | <p>La revue de direction est le moyen pour l'encadrement de vérifier l'efficacité et le bon fonctionnement du SGS du GI. Pour cela, l'encadrement doit montrer au personnel son implication dans l'examen des performances et dans la prise compte et l'anticipation des évolutions à venir.</p> <p>La revue de direction permet également de définir des orientations ou des actions en fonction du bilan du fonctionnement du SGS depuis la revue de direction précédente.</p>  |   |
|    | <h3 style="text-align: center;">Les éléments de gestion de la sécurité</h3>   |   |
| <h4>Personnel concerné</h4>   | <p>La revue doit être faite en présence de l'encadrement supérieur, c'est-à-dire en présence des dirigeants/directeurs de structures ou d'entités (aux pleins pouvoirs décisionnels) en complément de l'encadrement managérial et opérationnel.</p>   |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p> | <p style="text-align: center;"><b>Pilotage et bouclage de la sécurité</b></p> <p style="text-align: center;">Revue de direction</p>   |  |

## Mise en œuvre

La revue de direction doit tenir compte des points suivants :

- performance sécurité (atteinte des objectifs, résultats des contrôles et audits, des enquêtes internes sur accident, etc.) ;
- le suivi des différents changements qui impactent l'activité du GI dans le domaine de la sécurité ;
- le suivi des écarts issus de l'activité de surveillance (contrôles et audits, internes et externes) ;
- l'aspect FOH (ambiance générale dans l'entreprise, aspect collaboratif, taux d'absentéisme, turnover, etc.) ;
- le suivi des mesures prises à la suite de la dernière revue de direction.

La revue doit être faite au minimum une fois par an.

Elle doit être préparée et l'encadrement doit montrer qu'il joue :

- un rôle actif dans l'amélioration continue du SGS ;
- un rôle essentiel pour le développement d'une culture positive de la sécurité.

La revue doit faire l'objet d'un compte rendu écrit et indiquer également les recommandations d'améliorations.



Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure de mise en œuvre de la revue de direction.

### Renouvellement :

- document fourni lors de la demande initiale actualisé ;
- compte-rendu de revue de direction.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles  |
|---|---|-----------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |           |

|   |  |                              |
|---|--|------------------------------|
|  | <p>Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire</p>   | <p>Art. 9<br/>Annexe III</p> |
|  | <p>Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité</p> | <p>Annexe II</p>             |
|  | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>                 |                              |
|  | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p>           |                              |

|   |  |  |
|---|--|--|
|    | <h2 style="text-align: center;">Pilotage et bouclage de la sécurité</h2>   |  |
|   | <h3 style="text-align: center;">Intégration des FOH<br/>Culture sécurité</h3>  |  |
|    | <h4 style="text-align: center;">Point 4.6. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h4>  |  |
|    | <h4 style="text-align: center;">Objet</h4> <p>Pour maîtriser les risques, les entreprises ont développé depuis des nombreuses années des mesures centrées sur l'amélioration continue de la fiabilité des installations et la mise en œuvre de réglementation et de systèmes de management de la sécurité. Si des progrès incontestables ont été obtenus, les résultats en termes de sécurité ont atteint un palier qui nécessite pour être franchi, de mieux prendre en compte les <b>FOH</b>.</p> <p>Le GI doit établir une stratégie et avoir recours à une expertise et à des méthodes reconnues dans ce domaine.</p> <p>Le GI doit prendre en compte les FOH à toutes les étapes du cycle de vie de la production de la sécurité, tant au niveau de la conception que de la maintenance ou de l'exploitation.</p> <p>Il prend en compte les risques liés à la conception et à l'utilisation des équipements, à l'exécution des tâches, aux conditions de travail et à l'organisation, compte tenu des capacités et limites humaines et des facteurs qui influent sur l'opérateur.</p> |  |
|  | <h4 style="text-align: center;">Objectif</h4>  |  |
|   | <p>La prise en compte des FOH doit notamment permettre de définir la meilleure manière, la plus sûre et la plus efficace, d'exécuter une tâche/mission de sécurité.</p> <p>Une approche systématique en matière de FOH doit être intégrée dans les différentes composantes du SGS afin de maîtriser les risques afférents aux activités du GI.</p> <p>Cette approche permet de maintenir et/ou améliorer la culture sécurité de l'entité.</p>  |  |



### Personnel concerné

Le personnel du GI en charge des FOH doit être identifié au travers de la structure de l'organisation (voir fiche [1](#)) et des fiches de fonction. Il est formé et qualifié à cet effet.

Tout le personnel du GI concerné par la sécurité et sa gestion doit être sensibilisé aux FOH afin de maintenir et d'améliorer la culture sécurité.

### Mise en œuvre

La stratégie du GI en termes de FOH doit inclure comment ceux-ci sont pris en compte au sein des processus :

- de gestion du changement ;
- de REX sur les événements (fatigue, surcharge cognitive, compétences, etc.) ;
- organisationnels ;
- de formation du personnel ;
- opérationnels : lorsque les processus opérationnels impliquent des horaires de travail décalés, le GI doit inclure un programme de gestion des risques liés à la charge de travail et à la fatigue, ceci afin de veiller à ce que le personnel soit capable d'exécuter les tâches qui concernent la sécurité et sa gestion dans les meilleures conditions. Le processus de communication entre les différents opérateurs de sécurité doit également intégrer l'aspect FOH ;
- de maîtrise des risques liés à la conception et la maintenance du matériel et des installations (par exemple les postes de travail) ou de la création/modification de documents afin qu'ils soient clairs et facilement compréhensibles. Le GI prend en compte, entre-autres, l'aspect ergonomique en y intégrant l'avis des utilisateurs.

La prise en compte des FOH favorise significativement le développement de la **culture sécurité** chez le GI tout en réduisant les risques de survenance d'un événement.

Les différents éléments qui permettent de maintenir/développer la culture sécurité de l'entité et d'intégrer la **culture juste** sont repris ci-après.

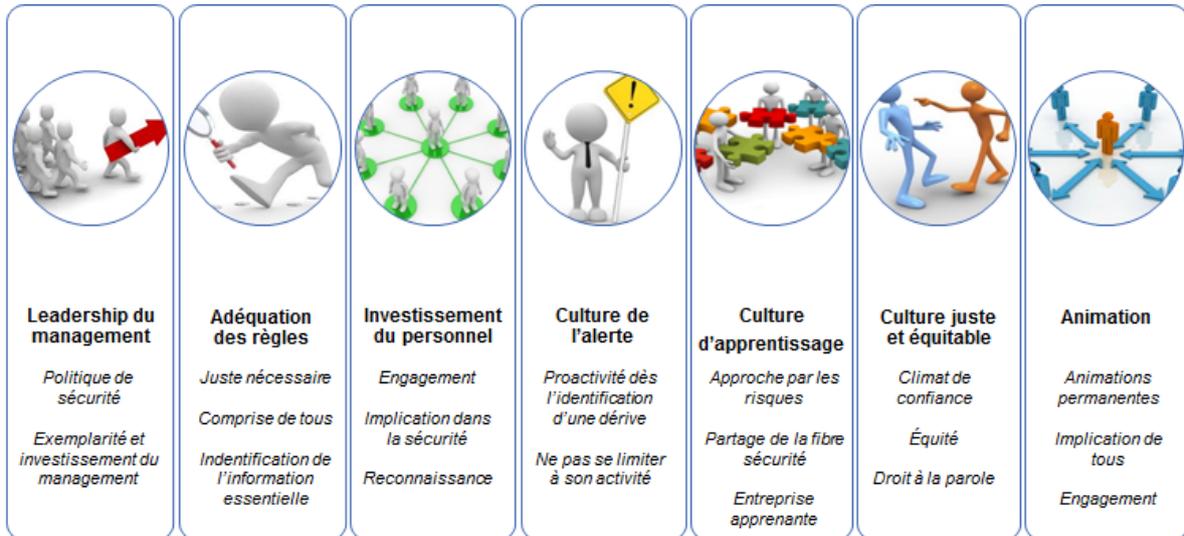
## La culture sécurité/La culture juste

### Introduction

La culture sécurité vise à fiabiliser le comportement des acteurs dans les situations quotidiennes et dans les situations dégradées afin d'éviter des accidents ou des suraccidents. Les analyses sur les facteurs humains démontrent en effet que lors de situations générant de la pression professionnelle, l'homme a tendance à privilégier la production à la sécurité. Il faut s'appuyer sur ces analyses pour faire évoluer les façons de faire et de penser.



## Les composantes de la culture sécurité



La culture renvoie à des structures profondes, ne se modifiant que peu ou très lentement. L'évolution des manières de faire et de penser passe par la modification de ces dernières dans leur intégralité. Le management par la direction va diffuser l'engagement de l'entreprise et sa stratégie dans le but d'insuffler la culture sécurité partout dans l'entreprise. Des règles simples et comprises par tous, doivent permettre d'agir rapidement et en sécurité lors de situations exceptionnelles. L'investissement des employés est nécessaire pour amener l'entreprise dans une démarche culture sécurité. Les valeurs partagées vont permettre d'obtenir un investissement fort de la part de tous. Cet investissement sera d'autant plus accru si le collaborateur se sent à sa place et s'il comprend les enjeux liés à ses interventions. L'investissement des employés permet un niveau de surveillance fort dans l'exploitation. Il sera sensible aux situations rencontrées et sera à même à faire remonter les informations qui lui semblent potentiellement à risque.

Pour aller plus loin, l'entreprise apprend des leçons tirées et fait évoluer en conséquence ses dispositifs, procédures et programmes de formation. La culture juste et équitable permet d'identifier les causes racines des problèmes plutôt que les coupables. La sanction n'est pas une fatalité mais une conséquence de l'acte. La distinction entre l'erreur et la violation est clairement établie, comprise et acceptée par tous. L'organisation de l'entreprise doit encourager ces pratiques en utilisant des outils qu'elle développera. L'objectif est de créer un collectif qui pense à sa sécurité et à la sécurité de l'entreprise.



### Leadership du management

Cette première composante a été identifiée à la suite de nombreuses études sociologiques au cours desquelles il a été constaté que la première condition à l'application des comportements attendus réside dans l'engagement des personnes référentes.

Dans le monde de l'entreprise, l'engagement du management s'avère donc être une composante essentielle à la bonne mise en œuvre des différentes démarches, tout particulièrement pour celles qui concernent la sécurité. Cet engagement doit être visible à travers des annonces, des visites terrains ou encore par le modèle managérial encouragé.

Le leadership du management doit aussi clairement être promu par la politique sécurité de l'entreprise. Celle-ci doit être claire, connue de tous et permettre à chaque employé de comprendre son rôle en matière de sécurité. Il est essentiel que l'affirmation des valeurs de l'entreprise, qui guident les arbitrages, y soient rappelées et mises en avant.

En outre, l'exemplarité et l'investissement du management est indispensable à une adhésion totale aux convictions véhiculées par cette politique sécurité. Les plus hauts dirigeants d'une entreprise doivent être concernés par les préoccupations en matière de sécurité afin d'encourager chaque salarié à l'être tout autant.

Cette exemplarité ne doit pas se limiter à des discours ou des ordres, mais par la manière même dont ils assument leurs missions et s'impliquent en matière de sécurité au quotidien. À ce niveau tout particulièrement, la cohérence entre les actes et les discours revêt un caractère essentiel.

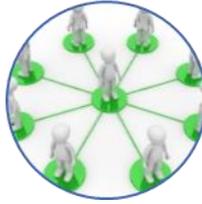


### Adéquation des règles

L'objectif de cette composante consiste à fiabiliser le facteur humain lors de l'application de règles ou de procédures. Il passe par l'écriture de règles simples, claires et applicables. L'ordonnancement des règles doit permettre aux opérateurs d'agir vite sans se tromper lors de la survenue d'aléas. Le périmètre d'action des procédures en mode dégradé doit être clairement défini, évitant ainsi à l'opérateur de se tromper en situation de stress.

Des outils sont mis en place pour s'assurer que les situations de terrain imaginés lors de la rédaction de nouveaux documents sont les bonnes. Les histoires des hommes et des femmes qui composent l'entreprise font qu'ils réagissent de façon plus ou moins appropriée aux situations réelles. Personne n'a seul l'ensemble des connaissances nécessaires à la sécurité. Cette expérience doit être utilisée lors de la rédaction de nouveaux documents. Elle permet de reconnecter les façons de faire aux situations réelles.

La compréhension des règles est un autre enjeu. Si l'opérateur comprend la règle il sera plus à même à l'appliquer. L'applicabilité de la règle peut donc être remise en question en fonction de la situation rencontrée par l'employé sur le terrain. L'écoute des opérateurs doit être efficace.



## Investissement du personnel

La cohérence entre les discours et les actes conditionne un climat de confiance qui libère la parole entre les personnels. Cette parole est génératrice de motivation et d'innovation.

L'investissement passe par la recherche d'une vision d'ensemble commune. Il doit impliquer dans les débats l'organisation dans son ensemble (opérateurs, spécialistes et managers). Il requiert l'investissement de leur intelligence mais aussi de leur comportement. Il donne lieu à des débats entre professionnels permettant de faire avancer l'entreprise.

Les valeurs déployées par la politique sécurité guident et motivent. Le personnel est reconnu pour les efforts accomplis. Cette reconnaissance peut être de différentes natures : pécuniaire, conditions de travail, ambiance, avantages ...

Cet investissement est quotidien et passe par le respect des règles et procédures. Les dérives font l'objet d'alertes et permettent d'éviter que de mauvaises pratiques soient diffusées.

Il est également vecteur d'innovation car il permet de faire émerger des idées. L'intelligence collective est mise en avant. Si l'on considère que chaque employé apporte sa pierre à l'édifice, avec ses idées et son énergie, l'entreprise ne peut qu'en tirer du bénéfice.



## Culture de l'alerte

La maîtrise des risques n'est jamais pleinement acquise. L'organisation doit être en veille permanente même après de longues années sans accident grave. Le niveau de vigilance des employés doit être maintenu. Elle nécessite le questionnement constant sur les situations rencontrées.

Les signalements faits doivent inclure les accidents, incidents et presque accidents. Les situations présentant un risque potentiel doivent également être remontées. L'efficacité des signalements repose sur la connaissance des risques, l'attention faite par l'opérateur et sur son expérience. Ces facteurs permettent de récupérer des informations pertinentes et de qualité. Les signaux faibles repérés vont permettre, à terme, de prévoir les défaillances avant qu'elles ne se produisent.

Un premier tri sur les remontées sera fait par le hiérarchique direct. À la suite de cette étape, l'événement sera remonté au bon niveau. Son importance (gravité, criticité, urgence) sera jugée à l'aide d'un outil développé par l'entreprise pour accompagner les employés dans la démarche culture sécurité.

Le but étant de ne pas remonter trop d'évènements pour éviter de noyer le processus.

L'implication des personnels des contractants, partenaires et fournisseurs est aussi demandée.



### Culture d'apprentissage

L'organisation mise en place doit favoriser le REX. Elle apprend des leçons tirées et fait évoluer en conséquence ses dispositifs, procédures et programmes de formations.

Il faut anticiper les situations à risques. Ceci passe d'abord par un management à l'écoute du personnel.

Cela permet d'éviter des dérives ou des situations de silence organisationnel. La connaissance des risques est primordiale. L'employé est positionné dans le processus sécurité, ce qui l'implique dans les actions en cours. S'il est conscient, dès son arrivée dans l'entreprise, des risques qui l'entoure, il sera plus apte à comprendre son environnement et à agir avec prudence.

Les manières de faire influencent les manières de penser. Il faut donc donner les bons outils aux nouveaux arrivants. Le regard nouveau apporté peut également permettre d'identifier des dérives qui s'installent progressivement dans les habitudes.



### Culture juste et équitable

La démarche culture juste fait en sorte que l'organisation favorise l'analyse des événements en recherchant les causes racines du problème plutôt que les responsables. Le but étant de comprendre et de traiter la faiblesse identifiée. Elle peut venir des procédures, de dérives ou de l'organisation mise en place.

Si une dérive est identifiée, la solution proposée par l'entreprise peut-être une formation complémentaire visant à la montée en compétences des personnels. Dans tous les cas, la reconnaissance donnée par l'entreprise passera principalement par la mise à disposition de moyens (matériel ou financier) permettant d'améliorer le bien-vivre au travail.

Les sanctions ne sont plus systématiques et aléatoires. La distinction entre une erreur et une violation est faite, diffusée et comprise par les employés. Un outil établissant clairement les sanctions encourues à la suite d'une violation est développé. Ces sanctions sont connues et comprises, elles sont ainsi acceptées quand elles sont utilisées. L'équité de traitement est décrétée garantissant l'égalité à l'ensemble des employés.

Ces outils amènent un climat de confiance entre les employés et leur hiérarchie, ce qui permet un traitement plus rapide des dérives identifiées. L'implication de tous dans une démarche juste et équitable est essentielle et permet d'agir rapidement.



Animation

Cette composante a pour but de rappeler que l'organisation vit. Pour vivre, elle a besoin d'être maintenue dans un climat propice au travail et aux bonnes pratiques mais aussi d'être stimulée constamment.

Les bonnes pratiques et les outils mis en place dans les différentes composantes vont être diffusés et animés. L'entreprise encouragera les employés à s'inclure et à participer lors des différentes manifestations organisées (briefing sécurité, causeries, etc.). C'est le hiérarchique qui construit le plan d'actions avec les équipes. Cela lui permet de mesurer le niveau de compréhension et d'adhésion des collaborateurs.

Le dialogue entre les différents échelons hiérarchiques est instauré. Il permet de mettre en discussion des situations potentiellement mauvaises pour l'entreprise.

La communication dans l'organisation a pour but de faire passer des messages. Elle peut se faire de différentes manières. Le choix du support, le canal de diffusion utilisé et la nature du message doivent être sciemment choisis. C'est un outil fort pour l'animation. Liée à un rebouclage efficace, on peut s'assurer que les informations transmises sont bien reçues.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- document attestant que le GI dispose des compétences nécessaires dans le domaine des FOH (personnel diplômé ou ayant reçu une formation professionnelle) ;
- la structure de l'organisation fait apparaître clairement qui est en charge de l'aspect FOH ;
- document attestant qu'une véritable stratégie sur la gestion des FOH est mise en œuvre par le GI ;
- les processus font apparaître la prise en compte de l'aspect FOH dans les diverses thématiques du SGS (par exemple au niveau de l'analyse des événements, les actions du PAS, le management, les compétences des acteurs sécurité, etc.) ;
- les normes et les méthodes fondées en matière de conception des FOH sont utilisées.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- démonstration d'actions concrètes qui ont été menées dans le domaine des FOH.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles  |
|---|---|-----------|
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |           |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9    |
|  Règlement | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II |
|  Décret    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 | Art.41    |



## Références normatives (exemples)

Série ISO 11064 Conception ergonomique des centres de commande

Série ISO 9241 Ergonomie de l'interaction homme-système

|  |   |  |
|--|---|--|
|   | <b>Gestion des compétences</b>                                      |  |
|  | <b>Principes/Ressources</b>   |  |
|   | <b>Point 4.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|   | <b>Objet</b>  |  |
| <p><b>Principes</b></p> <p>La compétence est un ensemble relativement stable et structuré de connaissances, de pratiques maîtrisées et de comportements professionnels. La compétence est acquise par la formation et l'expérience. Elle doit être régulièrement actualisée.</p> <p>La compétence est la capacité des personnes à mettre en œuvre les savoirs : les savoir-faire, les savoir-être, adaptés au poste de travail.</p> <p>Afin d'assurer leurs activités, les GI vont avoir recours à des agents qu'ils vont affecter à des tâches de sécurité.</p> <p>Parmi les tâches de sécurité, on distingue :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire (TES) autres que la conduite des trains identifiées par l'arrêté du 7 mai 2015 <i>relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire</i> ;</li> <li>- la tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire de conduite des trains identifiée par l'arrêté du 6 août 2010 <i>relatif à la certification des conducteurs de train</i> ;</li> <li>- les tâches de sécurité autres qu'essentielles (TSAE) définies par l'employeur. Pour ces dernières, le guide 013 publié par l'EPSF* vise à donner des préconisations aux EF afin de les aider à satisfaire aux dispositions réglementaires.</li> </ul> <p>* Les tâches de sécurité autres qu'essentielles (TSAE) visent en outre à maîtriser, pour une tâche donnée, un ou plusieurs risques liés à l'activité du GI.</p> <p>Le GI décrit dans le manuel de son SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les tâches de sécurité autres qu'essentielles exercées au sein de son entité ;</li> </ul> |   |  |

- la procédure relative à la détermination des connaissances professionnelles nécessaires pour accomplir chacune des TSAE identifiées ; les exigences minimales concernant l'adaptation au poste de travail ;
- la procédure de délivrance de l'autorisation aux TSAE opérationnelles ;
- le dispositif de suivi individuel à mettre en place.

Pour l'enseignement des TSAE, le GI peut passer par un organisme de formation externe ou internaliser cette formation. Dans ce dernier cas, le GI doit prévoir une procédure en déterminant les principes liés à cette formation interne (compétences des formateurs, suivi des formateurs, mises à jour de leur compétence, etc.).

Le processus de gestion des compétences est l'association des processus suivants :

- le recrutement, depuis la détection du candidat jusqu'à son embauche ;
- la formation (initiale et continue) ;
- l'adaptation au poste de travail ;
- l'habilitation aux TES autres que la conduite, la délivrance de l'attestation complémentaire aux conducteurs de train, et l'autorisation pour les TSAE opérationnelles ;
- le suivi individuel ;
- la sensibilisation.

La gestion des compétences est essentielle à la gestion de la sécurité car elle permet :

- de recruter des employés possédant l'expérience et/ou les diplômes les plus adaptés à l'exercice des tâches de sécurité ;
- de vérifier que les candidats ont les aptitudes psychologiques et physiques nécessaires à l'exercice des tâches de sécurité ;
- de s'assurer de l'acquisition et du maintien des connaissances grâce aux formations initiales et continues garantissant une mise en œuvre correcte des tâches de sécurité ;
- de garantir que les employés affectés à des tâches de sécurité disposent, de façon permanente, des connaissances professionnelles et des conditions d'aptitude physique et psychologique nécessaires.

### **Recrutement du personnel**

Le point 4.1 de l'annexe 2 du règlement délégué (UE) 2018/762 précise que « *L'organisation fournit les ressources, notamment en personnel compétent et en équipement performant et utilisable, nécessaires pour l'établissement, la mise en œuvre, le maintien et l'amélioration constante du SGS* ».

Le recrutement est le processus qui permet de sélectionner les candidats en vue de les affecter à des tâches de sécurité (essentielles ou autres) :

- en évaluant leur aptitude à mettre en œuvre ou acquérir les compétences nécessaires ;
- en vérifiant qu'ils respectent les conditions d'aptitude psychologique et physique nécessaires à l'exercice de leurs activités.

Des ressources suffisantes en personnel doivent être mises à disposition pour permettre au GI de remplir ses obligations.

Le GI doit veiller dans le processus de recrutement à s'entourer de compétences en matière de FOH. Ces compétences doivent permettre, par exemple, de servir dans le domaine des activités de conception du GI, pour des projets nouveaux ou modifiés afin de répondre aux questions relatives à l'aspect humain et à ses performances.



### Objectif

Le GI doit s'assurer de la capacité des personnes à mettre en œuvre les savoirs : les savoir-être et les savoir-faire sur leurs postes de travail.

Il doit disposer du personnel, en ressources suffisantes, capable d'assurer les tâches de sécurité dans le respect des exigences correspondantes et de s'appropriier tout au long du parcours professionnel la culture sécurité indispensable au bon fonctionnement de l'entité afin de maîtriser les risques.



### Les éléments de gestion de la sécurité

#### Personnel concerné

Le GI doit disposer d'une organisation et d'une structure des ressources humaines adaptées à ses activités de façon à mettre en œuvre une gestion des compétences maîtrisée et de qualité.

Certaines étapes du processus de recrutement peuvent être prises en charge par du personnel des ressources humaines mais il est impératif que des représentants (experts ou dirigeants) du métier (agent au sol, etc.) soient associés au choix des candidats.

Les personnels ou services responsables ou associés au recrutement doivent être identifiés.

#### Mise en œuvre

Chaque GI décrit dans son SGS :

- le processus de gestion des compétences ;
- la liste complète des TES nécessaires à la réalisation de ses activités ainsi que de celle des TSAE ;
- les modalités de détermination des besoins en personnel affecté à des TES et TSAE ;
- les modalités de sélection des candidats en fonction des TES et TSAE ;



- les modalités de vérification d'atteinte du niveau B1 du cadre européen commun de référence pour les langues dans la langue opérationnelle du GI (en français sur le réseau du système ferré français, sur les sections frontières, dans la langue déterminée par le GI) ;
- les modalités de vérification des prérequis ou des connaissances professionnelles acquises des candidats ;
- les modalités de vérification du respect des critères d'aptitude physique et psychologique requis.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- procédure décrivant la mise en œuvre de la gestion des compétences et du recrutement du personnel ;
- exemple de document décrivant le profil du candidat à une TES ;
- procédure relative aux TSAE (description des tâches, détermination des connaissances professionnelles, formation (description si internalisation), délivrance de l'autorisation, adaptation au poste de travail, suivi individuel).

#### Renouvellement :

- documents de mise en œuvre de la procédure relative aux TSAE.
- compte-rendu de revue de direction.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                      |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  Règlement | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II            |
|  Décret    | Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains   |                      |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|    | Décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.  |   |  |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |  |
|    | Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train   |   |  |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |   |  |
|    | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire |   |  |
|  | <b>Documents de l'EPSF</b>  |   |  |
| <b>Lien</b>   | <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |  |
|  | Guide 013   | Guide relatif aux tâches de sécurité autres que la conduite des trains                      |  |
|  | Guide 014   | Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train                           |  |
|  | Guide 015   | Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence européenne de conducteur de train |  |

|  |   |
|--|---|
|   | <h2>Gestion des compétences</h2>  |
|  | <h3>Formation aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire</h3> |
|   | <h3>Point 4.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>   |
|   | <h3>Objet</h3>  |
| <p>La formation est le processus d'acquisition et de maintien des connaissances théoriques et de mise en pratique de ces connaissances dans des situations normales, dégradées et d'urgence.</p> <p>En application des dispositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de l'arrêté du 6 août 2010 <i>relatif à la certification des conducteurs de train</i> ;</li> <li>- de l'arrêté du 7 mai 2015 <i>relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains</i> ;</li> </ul> <p>tout agent qui exerce une ou plusieurs de ces tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire (TES) doit avoir reçu une formation à cette tâche dispensée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit par le GI qui aura choisi d'internaliser ces formations pour son propre personnel (se référer au Guide003 <i>Agrément des organismes de formations</i>) ;</li> <li>- soit par un organisme de formation (OF) agréé par l'EPSF.</li> </ul> <p>Le GI explicite dans son SGS le processus mis en place pour satisfaire aux dispositions reprises dans les arrêtés ci-dessus.</p> <p>Les formations, organisées par le GI, sont de deux types :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la formation initiale qui permet de satisfaire aux exigences relatives aux connaissances professionnelles prévues pour les TES (connaissance générale de l'exploitation du système ferroviaire et les connaissances spécifiques propres à une TES). La formation initiale comprend la formation théorique et la formation pratique ;</li> <li>- la formation continue qui permet au personnel de maintenir et d'actualiser le niveau des connaissances professionnelles, notamment dans les cas suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- modification significative des conditions d'exercice des TES,</li> <li>- besoin spécifique identifié lors du suivi individuel du personnel,</li> <li>- lorsque le REX mis en place par le GI en montre la nécessité.</li> </ul> </li> </ul> <p>Le processus de formation comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'analyse des besoins et la définition des objectifs ;</li> <li>- l'élaboration du cahier des charges ;</li> </ul> |   |

- l'élaboration de la réponse pédagogique (par l'organisme de formation agréé par l'EPSF sinon par le GI si internalisation de la formation. Dans ce cas, la réponse pédagogique est élaborée par un service distinct de celui ayant établi le cahier des charges) ;
- la réalisation de la formation ;
- l'évaluation et le REX sur le processus de formation (du recrutement à l'évaluation des compétences conduisant à la délivrance de l'habilitation et/ou la certification) ;
- un REX post-formation avec l'OF.



### Objectif

La formation garantit que les personnels affectés à une ou à des TES acquièrent et maintiennent les connaissances professionnelles nécessaires à l'exercice de la ou des TES pour maîtriser les risques.



### Les éléments de gestion de la sécurité

#### Personnel concerné

#### Formations aux TES autres que la conduite des trains

Les formateurs chargés d'assurer la formation aux TES autre que la conduite des trains doivent répondre aux exigences suivantes :

- avoir une connaissance générale et technique de l'environnement professionnel adaptées ;
- avoir bénéficié d'une formation à la pédagogie adaptée ;
- avoir une expérience professionnelle, dans les dix années précédentes, d'au moins un an sur un réseau de l'Union européenne ou d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, dont quatre mois sur le RFN ou le réseau considéré ou présentant des caractéristiques d'exploitation et techniques équivalentes, dans l'exercice ou l'encadrement de la tâche essentielle pour la sécurité permettant une maîtrise complète des connaissances professionnelles requises ;

**ou**

- assurer une pratique continue de la formation à la tâche essentielle pour la sécurité avec actualisation régulière des connaissances.



Dispenser une formation à la tâche essentielle pour la sécurité au minimum tous les ans est considérée comme une « pratique continue ». Au-delà d'un an, l'organisme de formation, ou le GI ou l'EF, si la formation est réalisée en interne, devront attester d'une remise à niveau du formateur.

Si la formation est réalisée en interne, le GI doit :

- justifier de formateurs répondant aux exigences de l'article 10 de l'arrêté du 7 mai 2015 (citées ci-dessus) pour les prestations qu'il entend assurer. Le justificatif de compétence fourni en annexe de la présente fiche doit être renseigné par le GI et joint au dossier de demande d'agrément ou de renouvellement. Le GI fournit également les titres d'habilitation et d'attestations de formation à la pédagogie pour les formateurs lors de la demande initiale d'agrément ;
- justifier de moyens lui permettant de respecter les exigences prévues par le cahier des charges figurant en annexe 4 de l'arrêté du 7 mai 2015 (moyens matériels, informatiques, accès à des installations ferroviaires etc.) ;
- disposer de personnels ayant des compétences en termes d'ingénierie de formation lui permettant d'élaborer :
  - les réponses pédagogiques aux cahiers des charges de formation (services différents),
  - les supports de formation et définir les outils pédagogiques ;
- s'engager à adresser à l'EPSF, au plus tard le 1<sup>er</sup> mars de l'année en cours, un bilan des formations réalisées l'année précédente.

### Formation à la conduite de train

#### *Formation théorique des conducteurs de train*

Les formateurs doivent répondre aux exigences suivantes :

- avoir une formation générale et technique adaptée ;
- avoir une expérience professionnelle récente **d'au moins deux ans**, sur le RFN ou le réseau considéré avec actualisation régulière des connaissances, dans l'exercice **ou** l'encadrement de la fonction de conduite ;

**ou**

- assurer une pratique continue de formation à la fonction de conduite.

#### *Formation pratique des conducteurs de train*

Les formateurs doivent répondre aux exigences suivantes :

- avoir une formation générale et technique adaptée ;
- avoir une expérience professionnelle récente **d'au moins trois ans**, sur le RFN ou le réseau considéré avec actualisation régulière des connaissances, dans l'exercice ou l'encadrement de la fonction de conduite ;

**ou**

- assurer une pratique continue de la formation ;
- avoir une licence valide de conducteur de train et une AC valide couvrant l'objet de la formation ou un type similaire de ligne/matériel roulant lorsque la formation pratique a lieu à bord d'un train. Lorsque le formateur n'est pas détenteur d'une attestation valide pour l'infrastructure/le matériel roulant en question, un conducteur titulaire de l'attestation pour cette infrastructure ou ce matériel roulant est présent lors de la formation.



Doit être considérée comme une expérience professionnelle récente, une expérience acquise dans les dix dernières années d'exercice précédant l'autorisation à la fonction de formateur.

Si la formation est réalisée en interne, le GI doit :

- disposer d'une structure de gestion efficace qui garantit la dispense de formations conformes aux exigences définies dans l'arrêté du 6 août 2010 ;
- disposer du personnel, des installations, de l'équipement et des locaux adaptés à la formation offerte et au nombre estimé de participants ;
- justifier de formateurs répondant aux conditions prévues à l'article 29 de l'arrêté du 6 août 2010 (reprises ci-dessus) pour les prestations offertes. Le justificatif de compétence fourni en annexe de la présente fiche doit être renseigné par le GI et joint au dossier de demande d'agrément ou de renouvellement. Le GI fournit également les titres d'habilitation et d'attestations de formation à la pédagogie pour les formateurs lors de la demande initiale d'agrément ;
- communiquer la méthode utilisée pour garantir le contenu, l'organisation et la durée des cours de formation, les plans de formation et les programmes de compétence ;
- fournir des systèmes d'enregistrement des activités de formation, y compris des informations relatives aux participants et aux formateurs, ainsi qu'au nombre et à la finalité des cours ;
- mettre en place un système de gestion de la qualité ou des procédures équivalentes pour vérifier la conformité avec les systèmes et procédures qui garantissent que la formation offerte satisfait aux exigences définies dans l'arrêté du 6 août 2010, ainsi que l'adéquation de ces systèmes et procédures ;
- mettre en place un système de gestion des compétences, des formations continues et des mesures visant à maintenir à jour les compétences professionnelles des formateurs ;
- mettre en place des procédures visant à maintenir à jour les méthodes, les outils et les équipements de formation, y compris la documentation, les logiciels et les documents de formation fournis par le GI, tels que les livrets de procédures concernant les règles d'exploitation, les signaux et les systèmes de sécurité ;
- s'engager à adresser, au plus tard le 1er mars de l'année en cours un bilan des formations réalisées l'année précédente ;
- mettre en place une organisation et une gestion du travail permettant d'éviter tout conflit d'intérêts.

### Mise en œuvre

Pour les formations aux TES, le GI décrit dans une procédure :

- les modalités d'analyse des besoins en formation (initiale ou continue) ;
- les modalités de détermination des objectifs de formation et d'élaboration du cahier des charges de formation ;
- les modalités d'évaluation de la réponse pédagogique ;
- les modalités d'évaluation de la formation dispensée.

Le dispositif de formation (initiale ou continue) doit tenir compte des audits précédents, des retours d'expérience (REX) et également des modifications techniques, réglementaires ou organisationnelles.

En cas d'internalisation de la formation aux TES, le SGS doit contenir :

- les modalités d'élaboration de la réponse pédagogique ;
- les moyens et les méthodes pédagogiques mis en œuvre par le GI pour la réalisation des formations ;
- les modalités de contrôle des connaissances professionnelles en vue de la délivrance de l'attestation de formation ;
- les modalités de mise en œuvre du REX de formation, de la révision et de la mise à jour de son dispositif de formation.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

- processus de formation pour les TES (incluant le REX sur la formation) ;
- modèle de contrat (ou accord) si formation réalisée avec un organisme de formation agréé par l'EPSF ;
- exemple de cahier des charges formation ;
- exemple d'évaluation de réponse pédagogique ;
- si formation réalisée en interne : formulaire « Justificatif de compétences » renseigné (en annexe à la présente fiche) et titres d'habilitation et attestations de formation à la pédagogie pour les formateurs sur demande de l'EPSF.

#### **Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- exemple de contrôle des connaissances professionnelles à l'issue de la formation (en cas d'internalisation) ;
- modèle d'attestation de formation (en cas d'internalisation) ;
- taux de réussite aux contrôles des connaissances professionnelles sanctionnant les formations.

|    | Réglementation  |                      |
|---|---|----------------------|
| Lien  | Titre   | Articles             |
|    | Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté   | Annexes III - V - VI |
|    | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                      |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II            |
|  | Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains   |                      |
|  | Décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.  |                      |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |                      |
|  | Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train   |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |                      |
|  | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire |                      |

|  | Documents de l'EPSF |   |
|---|---------------------|---|
| Lien  | Référence           | Titre   |
|  | Guide 013           | Guide relatif aux tâches de sécurité autres que la conduite des trains                      |
|  | Guide 014           | Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train                           |
|  | Guide 015           | Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence européenne de conducteur de train |
|  | Guide 003           | Guide à l'usage des demandeurs d'agrément des organismes de formations                      |



|  |  |  |
|--|--|--|
|   | <h2 style="margin: 0;">Gestion des compétences</h2>  |  |
|  | <h3 style="margin: 0; color: #008000;">Évaluation</h3>   |  |
|   | <h3 style="margin: 0; color: #008000;">Point 4.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3> |  |
|   | <h3 style="margin: 0;">Objet</h3>  |  |
| <p>L'évaluation précède l'habilitation des personnels exerçant des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains et la délivrance de l'attestation complémentaire pour les conducteurs de trains.</p> <p>Les modalités de réalisation de cette évaluation doivent être fixées par le GI et précisées dans son SGS. Le GI doit également désigner formellement les évaluateurs.</p> <p>L'évaluation tient compte de la spécificité de chaque TES et du contexte de l'exploitation dans lequel la TES est exercée.</p> |  |  |
|   | <h3 style="margin: 0;">Objectif</h3>   |  |
| <p>L'évaluation permet d'obtenir l'<b>assurance formelle</b> que toute personne qui sera affectée à une TES a acquis, ou qu'elle possède toujours, les connaissances professionnelles spécifiques, nécessaires à son exercice dans l'environnement professionnel du GI qui va l'employer, et est en mesure de les mettre en application dans des situations normales, dégradées ou d'urgence.</p>  |  |  |
|   | <h3 style="margin: 0; color: #008000;">Les éléments de gestion de la sécurité</h3>                       |  |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Les GI doivent désigner les évaluateurs.</p> <p>Pour la conduite des trains, le GI peut faire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit internaliser ces évaluations pour son propre personnel (se référer au Guide 028 <i>Agrément des organismes d'évaluation des conducteurs de train</i>) ;</li> <li>- soit faire appel à un organisme d'évaluation agréé par l'EPSF.</li> </ul>   |  |  |

Pour les TES autres que la conduite des trains, l'évaluateur doit répondre aux exigences de l'article 18 de l'arrêté du 7 mai 2015, à savoir :

- soit justifier d'une expérience professionnelle :
    - d'au moins 1 an dans les 10 années précédentes sur l'un des réseaux de l'Union européenne ou d'un état appliquant des règles équivalentes en vertu d'un(s) accord(s), dont :
      - o 4 mois sur le RFN,  
**ou**
      - o 4 mois sur le réseau considéré,  
**ou**
      - o 4 mois sur un réseau présentant des caractéristiques d'exploitation et techniques équivalentes,
- dans l'exercice ou l'encadrement de la tâche essentielle pour la sécurité ;
- soit être chargé de l'encadrement technique des agents assurant la TES sur la fonction considérée.

Pour ce qui concerne les agents affectés à la conduite des trains, le guide 014 publié par l'EPSF précise les modalités de l'évaluation permettant la délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train (voir la fiche [16](#) relative à l'attestation complémentaire).

De façon générale, en cas d'internalisation de la formation par le GI, l'évaluateur ne doit pas être intervenu dans la formation des agents.

Toutefois, les dispositions de l'article 30, I de l'arrêté du 6 août 2010 prévoient que lorsque la rareté des compétences disponibles en matière de formation et d'évaluation le justifie, l'évaluation peut être confiée au formateur d'un conducteur sous réserve, le cas échéant, de dispositions particulières à préciser par le superviseur.

Aussi, l'article 31, II, d) de l'arrêté susvisé prévoit que l'entité d'évaluation interne au GI s'engage à porter à la connaissance du directeur général de l'EPSF toute modification des éléments sur la base desquels la reconnaissance a été effectuée, notamment lorsque l'entité ne peut plus s'assurer le concours d'au moins deux personnes répondant aux conditions prévues au II de l'article 29.

Dans ce cas, l'EPSF pourrait s'assurer que des garanties sont prises pour satisfaire aux conditions d'impartialité et d'absence de conflits d'intérêts, si par ailleurs, le reste des exigences visées aux articles 31 et suivants de l'arrêté susvisé est rempli.

### **Mise en œuvre**

Chaque GI décrit dans une procédure :

- les modalités de désignation des évaluateurs (pour la conduite des trains, s'il fait le choix de l'internalisation de l'évaluation) ;
- les modalités d'évaluation des connaissances professionnelles spécifiques propres à chaque TES ;
- les voies et délais de recours proposés aux agents portant sur le résultat des évaluations.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure décrivant le processus d'évaluation ;
- liste des évaluateurs ;
- en application de l'article 31, II, d) de l'arrêté du 6 août 2010, l'engagement à porter à la connaissance du directeur général de l'EPSF toute modification des éléments sur la base desquels la reconnaissance a été effectuée, notamment lorsque l'entité d'évaluation interne au GI ne peut plus s'assurer le concours d'au moins deux personnes répondant aux conditions prévues au II de l'article 29 de l'arrêté susvisé.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- exemples de fiches d'évaluation renseignées.



## Réglementation

| Lien  | Titre  | Articles             |
|---|--|----------------------|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne  |                      |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire  | Art. 9<br>Annexe III |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité                      | Annexe II            |
|  | Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains  |                      |
|  | Décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains. |                      |

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |
|    | Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train   |   |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |   |
|    | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire |   |
|    | <b>Documents de l'EPSF</b>  |   |
| <b>Lien</b>   | <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |
|  | Guide 013   | Guide relatif aux tâches de sécurité autres que la conduite des trains                          |
|  | Guide 014   | Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train                               |
|  | Guide 028   | Guide à l'usage des demandeurs d'agrément des organismes d'évaluation des conducteurs de trains |

|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <b>Gestion des compétences</b>                                      |  |
|   | <b>Habilitation</b>   |  |
|    | <b>Point 4.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|    | <b>Objet</b>  |  |
| <p>L'habilitation est l'acte par lequel l'employeur décide que son personnel peut exercer en totalité une ou plusieurs TES autres que la conduite des trains après s'être assuré qu'il remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles et que les conditions d'aptitude physique et psychologique minimales fixées par la réglementation sont respectées.</p> <p>Elle est formalisée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la délivrance d'un document individuel d'habilitation ;</li> <li>- l'inscription dans un registre qui comprend, a minima, les mêmes éléments que le document individuel d'habilitation à l'exception des photographies et des signatures.</li> </ul> <p>La durée de validité de l'habilitation pour chacune des TES autres que la conduite des trains est fixée par le GI sans pouvoir dépasser 3 ans.</p> <p>La validité de l'habilitation est maintenue sous réserve :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la validité des certificats d'aptitude physique et psychologique ;</li> <li>- d'une continuité suffisante de l'exercice de la TES ou de la mise en exercice de cette tâche (la notion de continuité suffisante doit être définie dans le SGS de l'EF, celle-ci doit être d'au moins une fois par an) ;</li> <li>- d'avoir suivi une formation continue dans les conditions fixées par la réglementation.</li> </ul> |   |  |
| <div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Le renouvellement de l'habilitation de tout personnel affecté à l'exercice de TES autres que la conduite des trains se fait obligatoirement après une nouvelle évaluation (voir la fiche <a href="#">15</a> relative à l'évaluation), en tenant compte du suivi individuel du personnel (voir la fiche <a href="#">17</a> relative au suivi individuel).</p> </div>  |   |  |



## Objectif

Les différents processus mis en œuvre, conduisant à la délivrance du document individuel d'habilitation, permettent d'obtenir l'assurance formelle que tous les personnels affectés à des TES autres que la conduite des trains :

- ont acquis les connaissances et les compétences professionnelles ;
  - disposent des aptitudes physiques et psychologiques requises ;
- nécessaires à l'exercice de ces TES.

Par l'habilitation, l'employeur autorise son personnel à exercer une ou plusieurs TES autres que la conduite des trains dans le périmètre qu'il aura défini et qui sera mentionné, entre autres, sur le titre individuel d'habilitation.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Les personnes autorisées à délivrer le titre individuel d'habilitation doivent être clairement désignées.

L'employeur doit présenter l'organisation de la gestion du registre d'habilitation.

### Mise en œuvre

Chaque GI décrit dans une procédure :

- la durée de validité des habilitations pour chacune des TES autres que la conduite des trains qui ne doit pas dépasser 3 ans ;
- les modalités d'habilitation et de délivrance du document individuel afférent ;
- les voies et délais de recours des personnels en cas de non-délivrance, non-renouvellement, suspension ou retrait de l'habilitation ;
- les mesures prises par le GI en cas de comportement inadapté du personnel habilité à une TES autres que la conduite des trains ;
- les modalités de tenue du registre d'habilitation.

Il est à noter que certaines dispositions réglementaires s'imposent au GI et d'autres à l'employeur.

Lorsque le GI habilite le personnel dont il est directement l'employeur, l'ensemble de ces dispositions s'imposent à lui. Elles devront être déclinées dans son SGS.

Lorsque l'employeur est un contractant avec un GI, au sens de l'article 43 du DSI, seules les dispositions mentionnées dans la colonne « Employeur » s'imposent à lui dans le respect des exigences du SGS du GI qui devra en contrôler la bonne application.



Ces dispositions sont présentées dans le tableau ci-dessous.

| Gestionnaire de l'infrastructure  | Employeur   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Fixe les conditions de réalisation de la formation initiale</li><li>➤ Fixe les conditions de réalisation de l'adaptation au poste de travail</li><li>➤ Désigne les évaluateurs</li><li>➤ Fixe les modalités de l'évaluation (initiale et pour renouvellement d'habilitation)</li><li>➤ Fixe la durée maximale d'habilitation pour chacune des tâches essentielles pour la sécurité</li><li>➤ Fixe les modalités de suivi des agents habilités</li><li>➤ Fixe les modalités de recueil des besoins en matière de formation continue et les conditions de sa réalisation</li><li>➤ Le cas échéant, s'assure du respect de l'ensemble de ces dispositions par l'entreprise qu'il a autorisée</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Assure l'adaptation au poste de travail</li><li>➤ S'assure du respect et du maintien des conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels qu'il habilite</li><li>➤ Habilite les agents qu'il emploie</li><li>➤ Tient le registre des agents qu'il habilite</li><li>➤ Assure le suivi individuel des agents qu'il habilite</li></ul> |



Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

**Demande initiale :**

- liste des personnes autorisées à délivrer l'habilitation ;
- procédure décrivant le processus d'habilitation ;
- présentation du registre d'habilitation.

**Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- copie d'un document individuel d'habilitation renseigné ;
- extrait du registre d'habilitation.



|    | Réglementation  |                      |
|---|---|----------------------|
| Lien  | Titre   | Articles             |
|    | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                      |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II            |
|    | Décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.  |                      |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |                      |
|  | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire |                      |

|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <b>Gestion des compétences</b>                                      |  |
|   | <b>Attestation complémentaire</b>                                   |  |
|    | <b>Point 4.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|    | <b>Objet</b>  |  |
| <p>La certification des conducteurs de trains comprend la délivrance de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la licence européenne de conducteur de train (par l'EPSF en France) ;</li> <li>- <b>l'attestation complémentaire</b> par une EF.</li> </ul> <p>Les modalités pratiques relatives à la délivrance de la licence européenne de conducteur de train par l'EPSF sont présentées dans le guide 015 <i>Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence européenne de conducteur de train</i>.</p> <p><b>Le guide 014, publié par l'EPSF, est relatif à la délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train.</b> Il a pour objet d'aider les EF à recenser et à mettre en pratique toutes les obligations réglementaires de manière à assurer, en bonne et due forme, la délivrance de l'attestation complémentaire d'un conducteur de train.</p> <p>L'objectif de ce guide est d'aider les EF à concevoir leurs procédures dans le respect de la réglementation en vigueur.</p> <p>L'EF doit donc établir la procédure de délivrance des attestations complémentaires aux conducteurs qu'il affecte à la conduite d'un train.</p> <p>Cette procédure doit être présentée dans le manuel du SGS de l'EF.</p> <p>La délivrance de l'attestation complémentaire implique le respect d'exigences en matière de formation et d'évaluation des conducteurs (voir fiches précédentes) visant à s'assurer des compétences du conducteur initialement acquises et périodiquement contrôlées afin que cette TES soit, en permanence, effectuée en sécurité.</p> |   |  |



## Objectif

Les différents processus mis en œuvre, conduisant à la délivrance de l'attestation complémentaire, permettent d'obtenir l'assurance formelle que les conducteurs de trains :

- ont acquis les connaissances et les compétences professionnelles ;
- disposent des aptitudes physiques et psychologiques requises nécessaires à l'exercice de cette TES.

Par la délivrance de l'attestation complémentaire, l'employeur autorise son personnel à assurer la conduite des trains dans le périmètre et le matériel qu'il aura défini.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Les personnes autorisées à délivrer les attestations complémentaires doivent être clairement désignées.

### Mise en œuvre

Chaque GI décrit dans une procédure les modalités de délivrance de l'attestation complémentaire.

À noter que, conformément à l'article 111 du décret n° 2019-525, l'attestation complémentaire délivrée au conducteur est également valable pour les itinéraires de déviation prescrits par le GI pour des lignes ou sections de ligne pour lesquelles le conducteur est habilité sous réserve de respecter les deux conditions suivantes :

- ces itinéraires font l'objet d'une fiche de détournement dont les modalités d'établissement et de délivrance sont précisées dans l'agrément de sécurité du GI et qui comporte, le cas échéant, des prescriptions spécifiques portant sur les circulations ;
- le conducteur connaît le régime d'exploitation de ces itinéraires.

L'attestation complémentaire mentionne la catégorie de conduite, les lignes ou les sections de lignes, les types de matériel roulant et les langues pour lesquels le conducteur est habilité.

Dans les conditions fixées par l'article 114 du décret n° 2019-525, le GI délivre au conducteur, sur sa demande, une copie de l'attestation et de tous les documents de nature à établir la preuve de sa formation, de ses qualifications, de son expérience et de ses compétences professionnelles.

Lorsque le GI recrute de nouveaux personnels pour effectuer la tâche de conduite, le GI peut tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement au sein d'autres EF. Il doit cependant procéder à l'évaluation de ces nouveaux personnels.





## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- liste des personnes autorisées à délivrer l'attestation complémentaire ;
- procédure décrivant le processus de délivrance de l'AC ;
- exemple de formulaire d'évaluation ligne et de formulaire d'évaluation engin-moteur ;
- registre des AC.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles             |
|---|---|----------------------|
|   | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                      |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|  | Décision 2010/17/CE de la Commission du 29 octobre 2009 relative à l'adoption des paramètres fondamentaux des registres des licences des conducteurs de trains et des attestations complémentaires prévus par la directive 2007/59/CE   |                      |
|  | Règlement (UE) n° 36/2010 de la Commission du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil |                      |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II            |



|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|    | Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains   |   |  |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire       |   |  |
|    | Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train   |   |  |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire |   |  |
|    | <b>Documents de l'EPSF</b>  |   |  |
| <b>Lien</b>   | <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |  |
|   | Guide 014   | Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train                           |  |
|  | Guide 015   | Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence européenne de conducteur de train |  |

|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <h2 style="margin: 0;">Gestion des compétences</h2>   |  |
|   | <h3 style="margin: 0;">Suivi individuel</h3>  |  |
|    | <p style="margin: 0;"><b>Point 4.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b></p> |  |
|   | <p style="margin: 0;"><b>Objet</b></p>  |  |
| <p>Le suivi individuel des personnels habilités aux TES, y compris la conduite des trains, est mis en place par l'employeur, selon les dispositions prévues par le GI dans son SGS. Il porte notamment sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le maintien des connaissances professionnelles requises pour la délivrance de l'habilitation ou de l'attestation complémentaire ;</li> <li>- le suivi des événements impactant la sécurité dans lesquels ils sont impliqués.</li> </ul> <p>Le suivi individuel s'impose car la sécurité repose sur la mise en œuvre d'actions par des personnels qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- peuvent compromettre la sécurité ;</li> <li>- exercent leur tâche de sécurité dans un environnement changeant (organisations, outils, règles, etc.).</li> </ul> <p>Ce suivi comporte des vérifications annuelles.</p> <p>L'ensemble de ces dispositions s'applique également aux agents autorisés aux TSAE.</p> |   |  |
|    | <p style="margin: 0;"><b>Objectif</b></p>   |  |
| <p>Le suivi individuel garantit que les personnels concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ont acquis les connaissances professionnelles nécessaires ;</li> <li>- sont régulièrement affectés ou mis en situation ;</li> <li>- qu'ils restent en capacité d'exercer dans des situations normales, dégradées ou d'urgence par le maintien de leurs connaissances en particulier grâce aux actions de formation continue.</li> </ul> <p>Le suivi individuel contribue à améliorer le comportement des personnels concernés.</p> <p>Dans le cadre du suivi individuel, l'employeur doit également s'assurer du maintien des conditions d'aptitude physique et psychologique.</p>  |   |  |



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Le personnel concerné est celui assurant :

- des TES, y compris la conduite des trains ;
- des TSAE.

Les responsables du suivi individuel des personnels doivent être identifiés.

### Mise en œuvre

Tous les personnels concernés doivent faire l'objet d'un suivi individuel. Les items suivis doivent couvrir tous les champs exercés en tendant vers l'exhaustivité.

Chaque GI décrit dans une procédure :

- les modalités de suivi individuel et de sa mise en œuvre : observation directe, entretien, contrôle a posteriori, etc., items suivis, mode de cotation, fréquence...
- les modalités de suivi et de traitement des événements compromettant la sécurité dans lesquels les agents sont impliqués ;
- les modalités de réalisation et de fréquence des vérifications ;
- la traçabilité du suivi individuel (fiche individuelle, plan de veille, etc.) ;
- les modalités de suivi des aptitudes physique et psychologique ;
- les modalités de suivi de la continuité suffisante de l'exercice de la tâche ou de la mise en exercice dans cette tâche ;
- les mesures prises en cas de détection d'écart ou de non-conformité, en cas de constat de comportement inadapté.

Un dispositif est en place pour le retour au travail du personnel après une absence de longue durée ; il prévoit notamment des formations (voir fiche [13](#)) de remise à niveau si cela s'avère nécessaire.

Le suivi individuel des conducteurs peut servir à leur évaluation pour le maintien de la validité de leur attestation complémentaire. Dans ce cas, le suivi doit être assuré par un évaluateur.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure décrivant le processus de suivi individuel ;
- modèle de support(s) de suivi individuel.

**Renouvellement :**

- documents demandés lors de la demande initiale actualisés ;
- exemple de fiche de suivi individuel d'un agent ;
- taux de fréquence du suivi réalisé.

|  <b>Réglementation</b> |   |   |
|---|---|---|
| Lien  | Titre   | Articles  |
|                        | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |   |
|                        | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III  |
|                       | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II   |
|                      | Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains   |   |
|                      | Décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.  |   |
|                      | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |
|                      | Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train   |   |
|                      | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |   |
|                      | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire |   |
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure                           | <b>Gestion des compétences</b><br><br>Suivi individuel  |  |

|  | Documents de l'EPSF |  |
|---|---------------------|--|
| Lien  | Référence           | Titre  |
|  | Guide 013           | Guide relatif aux tâches de sécurité autres que la conduite des trains |
|  | Guide 014           | Délivrance de l'attestation complémentaire au conducteur de train      |

|  |  |   |
|--|--|---|
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des<br>gestionnaires de l'infrastructure | <b>Gestion des compétences</b><br><br>Suivi individuel |  |
|--|--|---|

|  |   |  |
|--|---|--|
|   | <b>Gestion des compétences</b>                                      |  |
|  | <b>Sensibilisation</b>  |  |
|   | <b>Point 4.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|   | <b>Objet</b>  |  |
| <p>Pour que le SGS soit correctement appliqué et respecté dans son ensemble, que les objectifs en matière de sécurité (voir fiche <a href="#">7</a>) soient suivis de façon efficace, le personnel d'encadrement du GI, et tous les collaborateurs qui interviennent dans le domaine de la sécurité et sa gestion, doivent être conscients des enjeux de sécurité et que l'activité qu'ils exercent est primordiale, qu'elle peut avoir des conséquences à court terme en cas de négligence et qu'elle constitue un maillon à part entière dans la chaîne de sécurité globale visant à maîtriser les risques de l'exploitation ferroviaire.</p> <p>La sensibilisation réalisée par les membres de l'encadrement consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- informer sur la politique de sécurité (voir la fiche <a href="#">3</a>) ;</li> <li>- informer et sensibiliser sur les enjeux de sécurité et sur les risques afférents aux différents services de l'activité, et notamment le personnel exécutant des tâches de sécurité ;</li> <li>- informer des résultats d'enquête (voir la fiche <a href="#">27</a> relative à la gestion des situations d'urgence – Enquêtes).</li> </ul> <p>L'implication du personnel d'encadrement dans la démarche de sensibilisation du personnel permet de contribuer fortement à l'amélioration de la culture sécurité et permet de mieux maîtriser les risques liés à l'activité.</p> |   |  |
|   | <b>Objectif</b>   |  |
| <p>La sensibilisation tend vers une amélioration des performances sécurité des différents acteurs du GI concernés par la sécurité et sa gestion.</p>   |   |  |



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Le personnel d'encadrement, au travers de son management, sensibilise le personnel exécutant des tâches de sécurité.

L'ensemble du personnel intéressé par la sécurité et sa gestion est concerné.

### Mise en œuvre

La sensibilisation doit se traduire par une participation active des cadres dirigeants mais également du personnel opérationnel aux différentes initiatives de sécurité qui peuvent être, par exemple :

- des campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité, ciblées sur des sujets d'actualités (par exemple à la suite des remontées d'événements) ;
- des rencontres (voir également la fiche [2](#) « Direction et engagement »), forums ou ateliers et journées consacrés à la sécurité.

La sensibilisation peut être complétée par d'autres actions simples à mettre en œuvre et ciblées, par exemple féliciter ou récompenser le personnel pour l'amélioration des performances sécurité de l'entreprise.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- document prouvant l'engagement du personnel d'encadrement dans le domaine de la sensibilisation du personnel ;
- processus de mise en œuvre des initiatives prises pour mener à bien cette sensibilisation (campagnes d'information et de sensibilisation à la sécurité ciblées sur des sujets d'actualités, ateliers, forums, rencontres, journées consacrées à la sécurité).

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- programme d'action de sensibilisation mise en œuvre.

|   | Réglementation  |                      |
|--|---|----------------------|
| Lien   | Titre   | Articles             |
|   | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                      |
|   | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|   | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II            |
|   | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |                      |

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | <b>Domaine opérationnel</b>   |   |
|   | <b>Planification et contrôle de l'exploitation</b>                                    |   |
|    | <b>Point 5.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b>                   |   |
|    | <b>Objet</b>  |   |
| <p>La planification et le contrôle de l'exploitation comprennent l'ensemble des opérations permettant d'organiser le mouvement des trains en toute sécurité. C'est un processus comprenant l'allocation des capacités et la gestion opérationnelle des circulations. La gestion opérationnelle des circulations inclut également la supervision du trafic, que ce soit en situation normale, dégradée ou d'urgence.</p>   |   |   |
| <div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Ne sont pas concernés par cette fiche les GI qui assurent uniquement la maintenance de l'infrastructure</p> </div>  |   |   |
| <p>Le GI doit décrire la nature et l'ampleur de ses activités de planification et de contrôle de l'exploitation de l'infrastructure dont elle à la charge et les moyens humains, matériels et techniques associés (voir fiche <a href="#">1</a>).</p>   |   |   |
| <p>La planification et la gestion du trafic sont des processus en relation permanente avec les parties du SGS garantissant la maîtrise des risques, l'atteinte des objectifs de sécurité et le contrôle des activités.</p>  |   |   |
| <p>Afin de maîtriser les risques spécifiques aux domaines opérationnels, le GI précise dans son SGS comment :</p>   |   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- sont réparties et assignées les responsabilités (en se basant sur un recensement) en matière de planification et de gestion de la circulation des trains, en interne et en externe à son organisation ;</li> <li>- est maîtrisée l'information et la communication vers les personnels concernés par les exigences spécifiques à la circulation, des changements apportés à l'infrastructure, des restrictions d'exploitation permanente et temporaires ainsi que des conditions liées aux transports exceptionnels ;</li> <li>- sont maîtrisées les compétences des personnels affectés au domaines opérationnels, en particulier en matière de formation (anticipation des besoins liés aux changements), de contrôle et de mise en place de mesures correctives en cas d'écart ou d'accidents/incidents constatés.</li> </ul> |   |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>   | <p><b>Domaine opérationnel</b></p> <p>Planification et contrôle de l'exploitation</p> |  |



## Objectif

La planification et le contrôle de l'exploitation doivent permettre de faire circuler les trains et rendre possible la maintenance de l'infrastructure en respectant les règles de sécurité et notamment en assurant la protection contre tous les risques ferroviaires.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Les personnels concernés par la planification de l'exploitation au sein du GI sont principalement ceux en charge de traiter les demandes de sillons et d'allouer des capacités d'infrastructure aux entreprises ferroviaires (pour la circulation commerciale des trains), et aux services de maintenance du GI (pour l'acheminement des convois du GI et la réalisation des travaux).

Les personnels concernés par le contrôle de l'exploitation sont ceux en charge d'assurer le service de la circulation ferroviaire par la commande des signaux et de toute installation technique de gestion des circulations

Ces personnels doivent être identifiés, formés et habilités ou autorisés.

### Mise en œuvre

Pour assurer l'allocation des capacités d'infrastructure, il est nécessaire :

- d'élaborer le DRR et/ou se conformer à ses dispositions ;
- de définir les circulations concernées ;
- de traiter les demandes de sillons émises par les demandeurs dans le respect des exigences de sécurité des tracés des sillons selon différents horizons temporels et tenant compte des spécificités telles que le TE, le transport de MD, les circulations dérogatoires ;
- de traiter les demandes de plages-travaux émise par les services de la maintenance des GI en tenant compte des exigences de sécurité et des besoins de préservation des performances des installations.

Pour assurer la gestion opérationnelle des circulations, il est nécessaire de :

- maîtriser l'utilisation des documents horaires et les outils associés ;
- maîtriser l'utilisation des installations de gestion de circulations (signaux, aiguillages, etc.), en situations normale et/ou de dérangement ;
- connaître et savoir mettre en œuvre les règles de sécurité relative à la sécurité des circulations ;
- gérer l'information opérationnelle entre les différents acteurs et selon les situations ;
- connaître et savoir mettre en œuvre les règles de priorité entre circulations, et entre circulations et travaux ;
- prendre les mesures prévues en cas d'incident ou d'accident (mesures conservatoires, etc.).



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l’instruction de la demande d’agrément de sécurité

### Demande initiale :

- DRR le cas échéant ;
- procédure décrivant l’allocation des capacités d’infrastructure, la désignation des circulations et l’établissement du programme de circulation ;
- exemple de programme de circulation (graphique de circulation, etc.) ;
- procédure décrivant les principes de gestion opérationnelle de tous les types de circulations, en situation normale, dégradée et d’urgence ;
- exemple de procédures opérationnelles décrivant la gestion des circulations des trains en temps réel, les mesures opérationnelles permettant de maintenir le niveau de performance de l’infrastructure le plus élevé possible en cas de retard ou d’incident, qu’il soit effectif ou prévu (point 4.2.3.4.1 de la STI OPE) ;
- exemple de procédures opérationnelles décrivant la programmation des trains transportant des MD (point 4.3.5 de la STI OPE et article 29 de l’arrêté du 9 décembre 2021) ;
- exemple de procédures opérationnelles définissant les conditions de circulations des transports exceptionnels et dérogoires.
- exemples de documents horaires ;

Pour l’ensemble des tâches, il est nécessaire de démontrer que l’aspect des FOH a été pris en compte, par exemple en indiquant comment et dans quel document la gestion de la fatigue du personnel qui effectue des heures de travail irrégulières a été anticipée.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles    |
|---|---|-------------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Chapitre IV |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |             |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9      |

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|  | <p>Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité</p>   | <p>Annexe II</p> |
|  | <p>Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE</p> |                  |
|  | <p>Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national.</p>   |                  |
|  | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>   |                  |
|  | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p>   |                  |

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | <b>Domaine opérationnel</b>   |   |
|   | <b>Principes de gestion des actifs</b>                              |   |
|    | <b>Point 5.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |   |
|    | <b>Objet</b>  |   |
| <p>On entend par actif tout équipement fixe ou mobile, logiciel ou tout autre élément qui nécessite un entretien dans le temps aux fins de réalisation d'une activité d'une EF.</p> <p>Les principaux actifs d'un GI sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le corps et la plate-forme de la voie ;</li> <li>- les ouvrages d'art : ponts, viaducs, tunnels, tranchées couvertes et autres passages inférieurs ; murs de soutènement et ouvrages de protection contre les avalanches, les chutes de pierres, etc. ;</li> <li>- les passages à niveau ;</li> <li>- la superstructure, notamment : rails, rails à gorge et contre-rails ; traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable, appareils de voie, etc. ;</li> <li>- les installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication (fixe ou portative) de pleine voie, de gare et de triage ;</li> <li>- les matériels roulants : engins de travaux, matériels de mesure, wagon, agrès de sécurité, etc. ;</li> <li>- les caténaires, les supports et les sous-stations ;</li> <li>- etc.</li> </ul> <p>Le GI doit identifier tous les actifs physiques qu'il gère, ayant un impact sur la sécurité ferroviaire et doit décrire comment ces actifs sont gérés et contrôlés tout au long de leurs cycles de vie (de la conception à l'élimination) afin de maîtriser les risques liés à ces actifs.</p> <p>En fonction des missions assurées dans le cadre de son agrément, le GI doit démontrer comment la sécurité et sa gestion sont assurés aux différentes étapes du cycle de vie des actifs qui le concernent, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la conception (voir fiche <a href="#">21</a>) ;</li> <li>- la réalisation (construction/fabrication, installation, essais et mise en service - voir fiche <a href="#">21</a>) ;</li> <li>- l'exploitation et l'entretien (fiches <a href="#">22</a> - <a href="#">23</a> - <a href="#">24</a>) ;</li> <li>- la réparation, la modification et la modernisation, y compris la gestion des changements (fiche <a href="#">33</a>) ;</li> <li>- le renouvellement, le déclassement et l'élimination.</li> </ul> |   |   |
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des<br>gestionnaires de l'infrastructure  | <b>Domaine opérationnel</b><br><br>Principes de gestion des actifs  |  |

En complément, le GI doit expliquer dans son SGS comment il gère tous les autres actifs qui lui appartiennent, ou dont il est responsable, et qui ont un impact sur la sécurité (par exemple les logiciels utilisés pour la gestion des pas et intervalles de maintenance et les équipements de communication portatifs pour le personnel opérationnel).



### Objectif

La gestion des actifs par le GI doit être mise en œuvre sur la base de l'analyse des risques afin de garantir et maîtriser, en permanence, la sécurité des circulations, des biens, des personnes, et la protection de l'environnement sur le réseau concerné.



### Les éléments de gestion de la sécurité

#### Personnel concerné

Les personnels impliqués dans le processus de gestion des actifs doivent être désignés avec leurs rôles et leurs responsabilités afférentes. Ces personnels doivent répondre aux exigences en matière de FOH (voir la fiche [11](#)).

#### Mise en œuvre

Le GI doit veiller à fournir les équipements nécessaires et en nombre suffisant pour la mise en œuvre de son SGS dans de bonnes conditions. Ces équipements doivent être performants, maintenus en bon état de fonctionnement et normalement utilisables.

Le GI doit établir et garder à jour un registre de tous ses actifs. Ce registre doit intégrer les changements ayant une incidence sur la sécurité mais également permettre de garder une traçabilité des différents états et communications de ces états à toutes les personnes et entités concernées.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- politique de gestion des actifs ;
- registre de tous les actifs ou extrait de ce registre ou équivalent ;

- preuves documentées de la gestion des actifs, par exemples pour ce qui concerne :
  - le respect permanent des normes et de la réglementation ;
  - le respect des processus et de la gestion des risques détectées ;
  - l'existence d'un programme et procédure d'entretien des actifs ;
  - la gestion des actifs dans les différentes étapes de leurs cycles de vie.

**Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.

|    | Réglementation  |                |
|---|---|----------------|
| Lien  | Titre   | Articles       |
|    | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen  | Annexe I       |
|   | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 14<br>§ 2 |
|  | Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne    |                |
|  | Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union                        |                |
|  | Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne |                |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité                                       | Annexe II      |

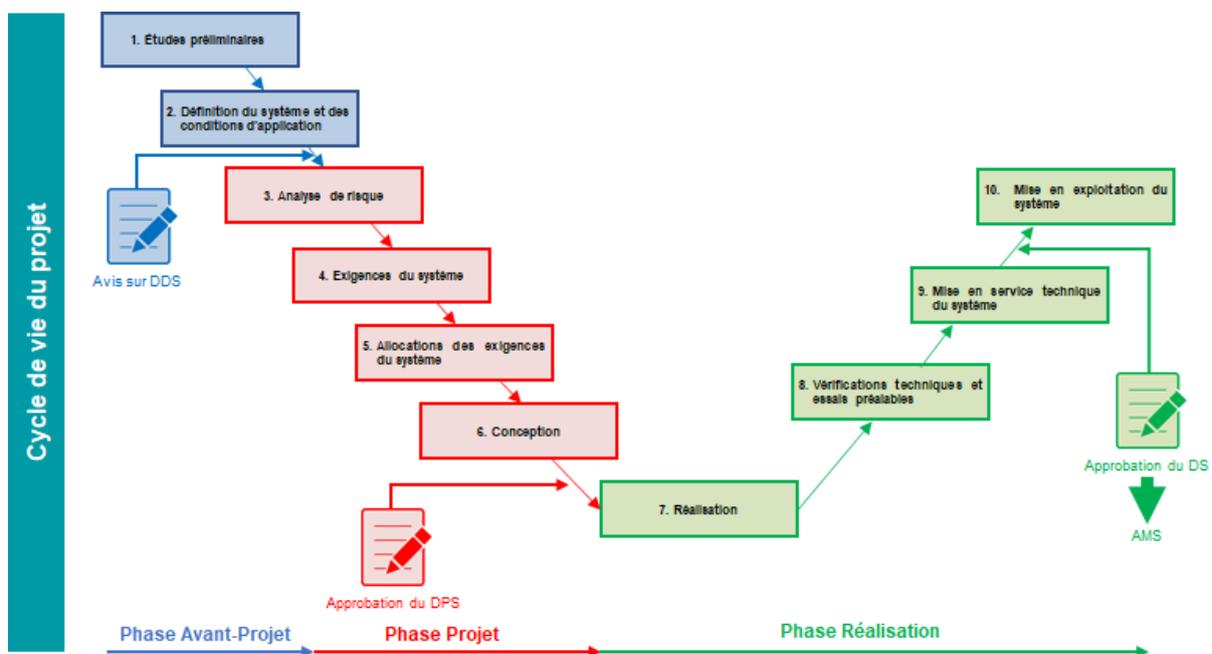
|   |  |  |
|---|--|--|
|  | Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 - Certification des entités chargées de l'entretien des véhicules  |  |
|  | Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « Contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 |  |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |  |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |  |
|  | <b>Références normatives</b>   |  |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>   |  |
| NF ISO 55000  | Gestion d'actifs – Aperçu général, principes et terminologie   |  |

|   |  |
|---|--|
|  | <h2 style="margin: 0;">Domaine opérationnel</h2>   |
|   | <h3 style="margin: 0;">Conception et réalisation de l'infrastructure</h3>                |
|  | <h3 style="margin: 0;">Point 5.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3> |
|  | <h3 style="margin: 0;">Objet</h3>  |

Une des nouveautés introduites par le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire vise à s'assurer expressément que le SGS du GI inclut les dispositions qui garantissent la sécurité de l'infrastructure ferroviaire au niveau de sa conception et de sa réalisation. En fonction de la nature de ses activités, le GI doit démontrer, au travers de son SGS, son aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques relatifs à la conception et à la réalisation.

Cette disposition découle notamment des articles 68 et 69 du Chapitre II « *Autorisation des différents acteurs* » du décret n° 2019-525.

La conception et la réalisation de l'infrastructure se découpent en phases distinctes qui peuvent être représentées comme suit :



|   |  |   |
|---|--|---|
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p> | <p style="margin: 0;">Domaine opérationnel</p> <p style="margin: 0;">Conception et réalisation de l'infrastructure</p> |  |
|---|--|---|

La branche « descendante » (phases avant-projet et projet) de cette représentation en V rassemble les différentes phases de la conception de l'infrastructure, depuis les études préliminaires jusqu'aux allocations des exigences du système. La branche « ascendante » (phase réalisation) comporte les vérifications techniques et les essais préalables jusqu'à la mise en exploitation du système.

Le guide 010 de l'EPSF « Guide à l'usage des demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable » a pour but d'accompagner les demandeurs dans leur démarche d'AMS d'un système ou sous-système d'installations fixes.

La norme NF EN 50126-2 « Applications ferroviaires – Démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS) » fournit un processus permettant de mettre en œuvre une démarche cohérente de management de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité tout au long des phases du cycle de vie d'une application ferroviaire.

Le GI doit donc décrire les organisations et moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité et l'interopérabilité des projets de conception et de réalisation, à l'occasion, par exemple, de la création d'une ligne nouvelle.

La maintenance de l'infrastructure (voir la fiche [22](#)) intègre normalement les opérations d'entretien et de renouvellement. Toutefois, les dispositions de cette fiche peuvent s'appliquer aux opérations de renouvellement de grande ampleur des installations du système ferroviaire. On peut ainsi citer comme exemple le renouvellement de la voie et du ballast (opération communément appelée « RVB ») ou la modification des installations de signalisation (passage du BAPR à BAL).

La conception doit permettre de définir la solution technique et les modes de réalisation des travaux en adéquation avec les besoins. Les règles de sécurité en vigueur au regard des conditions d'exploitation et de maintenance doivent être prises en compte avant, pendant et après la réalisation du projet.

Les FOH sont intégrés dès la conception de l'infrastructure, puis dans toutes les étapes de la vie de celle-ci.



### Objectif

Le GI doit inclure, décrire et développer l'aspect « conception et réalisation » dans son SGS afin de démontrer :

- son aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité ;
- que les risques sont maîtrisés à tous les niveaux et toutes les étapes de ces processus.



### Personnel concerné

Tous les personnels concernés par la sécurité et sa gestion aux différents stades de la conception et de la réalisation de l'infrastructure, depuis les études préliminaires jusqu'à la livraison de l'ouvrage.

Ces personnels doivent être identifiés. Leur niveau de formation et leur rôle précis dans l'organisation doivent également être indiqués.

### Mise en œuvre

Les missions de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre, ainsi que les interfaces entre eux, doivent être définies et les compétences identifiées.

### Pour rappel

Le MOA est la personne ou le groupe qui exprime le besoin. Il précise les objectifs, les moyens, les délais et le budget alloué. Dans « ouvrage » il faut entendre le produit qui sera livré à la fin du projet.

Le MOE est la personne ou le groupe qui assure la production du projet dans le respect des délais, du budget et de la qualité attendue. Il s'agit souvent de la direction technique, du chef de projet technique, du lead développeur ou encore, du développeur directement dans le cas de projets plus petits.

Le MOA s'assure du respect :

- de la réglementation européenne et nationale ;
- de la politique de sécurité du GI (voir la fiche [3](#)) ;
- des référentiels internes de conception et de réalisation ;
- des sujétions issues de la démonstration de sécurité ;
- de tout autre document interne qui lui est rendu opposable.

Le MOE doit :

- décider des moyens techniques mis en œuvre ;
- réaliser ou faire réaliser le produit ;
- sélectionner les contractants, partenaires et fournisseurs nécessaires ;
- assurer la bonne qualité du produit ;
- rendre compte des avancements au MOA ;
- tenir les délais et le budget.

Le déroulement des projets de conception et de réalisation doit être décrit. La description doit porter tant sur la phase de conception elle-même (études, ingénierie, etc.) que sur les phases de réalisation et de livraison de l'ouvrage.

Il convient de s'assurer que les notions de maintenabilité et l'exploitabilité sont bien intégrées et prises en compte lors de la conception de l'ouvrage.

La répartition de la responsabilité entre les différents acteurs du projet doit être clairement précisée (voir la fiche [4](#) relative à la responsabilité).

Les attributions du chef de projet et de l'équipe projet doivent être définies.

Pour ce qui concerne la phase réalisation, il doit être expliqué comment les travaux se déroulent, en distinguant, par exemple, ceux pour lesquels les travaux sont compatibles avec la circulation des trains de ceux qui ne le sont pas.

La mise à disposition définitive des installations par le MOA doit être cadrée (PV actant la mise à disposition), ainsi que les conditions nécessaires à la mise en exploitation commerciale des installations

Les risques chantiers doivent être pris en compte dans les différentes étapes de la conception et de la réalisation de l'ouvrage.

Un système de contrôle (voir fiche [28](#) relative aux contrôles et audits) est mis en œuvre dans toutes les étapes citées ci-dessus.

Un REX est réalisé à l'issue de chaque projet, tant pour la phase de conception que pour celle de la réalisation.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

- procédure d'organisation et de mise en œuvre des projets de conception et de réalisation ;
- document définissant la répartition de la responsabilité entre les différents acteurs ;
- document définissant les attributions du chef de projet et de l'équipe projet ;
- document attestant que les risques chantiers sont pris en compte dans les différentes étapes de la conception et de la réalisation ;
- document attestant qu'un processus de contrôle et de maîtrise des risques est mis en œuvre.

#### **Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- REX réalisé sur un projet de conception et de réalisation.

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | <b>Réglementation</b>   |   |
| <b>Lien</b>   | <b>Titre</b>  | <b>Articles</b>   |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 12   |
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II   |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 | Art. 68 et 69   |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |   |
|  | <b>Documents de l'EPSF</b>  |   |
| <b>Lien</b>   | <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |
|  | Guide 010   | Guide à l'usage des demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable |
|  | <b>Références normatives</b>  |   |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |   |
| NF EN 50126-2   | Applications ferroviaires – Démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS)   |   |

|   |  |   |
|---|--|---|
|    | <b>Domaine opérationnel</b>  |   |
|   | <b>Maintenance de l'infrastructure</b>   |   |
|    | <b>Point 5.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b>  |   |
|    | <b>Objet</b>   |   |
| <p>Il existe deux types de maintenance :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la maintenance préventive : les actions préventives sont les mesures prises pour éliminer les causes potentielles d'une situation à risque. Ces actions doivent permettre d'éviter l'apparition de cette situation ;</li> <li>- la maintenance corrective : les actions correctives sont les mesures prises pour éliminer les causes ayant provoqué un écart ou une non-conformité. Ces actions doivent permettre d'éviter le retour de cette situation.</li> </ul> <p>Les opérations de maintenance préventives, et celles correctives chaque fois que cela est possible, doivent être planifiées.</p> |  |   |
|    | <b>Objectif</b>  |   |
| <p>Comme tout ce qui concerne la gestion des actifs, la maintenance des éléments de l'infrastructure doit être mise en œuvre sur la base de l'analyse des risques afin de garantir et maîtriser, à tout instant, la sécurité des circulations sur le réseau concerné.</p>   |  |   |
|    | <b>Les éléments de gestion de la sécurité</b>  |   |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Un dirigeant ou un responsable maintenance doit être identifié, formé et autorisé en tant que pilote du processus, les mainteneurs de l'infrastructure au même titre devront être identifiés, formés et habilités.</p> <p>Selon la complexité de l'organisation en place, tous les services en lien avec le processus de maintenance (l'ingénierie de maintenance, l'organisation de la production, les structures en charge</p>  |  |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>   | <p style="color: #4a4a9a;">Domaine opérationnel</p> <p style="color: #4a4a9a;">Maintenance de l'infrastructure</p> |  |

de la mise en œuvre etc.) sont concernés, et leurs rôles et responsabilités doivent être décrits, cette description devant prendre en compte les FOH (voir fiche [11](#)).

### Mise en œuvre

Chaque processus du SGS doit inclure une partie spécifique sur les dispositions prises par le GI pour assurer la maintenance de son infrastructure :

### Processus d'organisation, rôles et responsabilités

La responsabilité de la maintenance est clairement définie, pour déterminer les compétences requises par les postes de maintenance et pour attribuer les niveaux de responsabilité appropriés :

- le GI devra détailler l'organisation mise en place pour la maintenance du réseau dont il a la charge en définissant **une politique de maintenance tout en veillant à la traçabilité des différentes actions**, et en définissant **une procédure d'organisation de la production de maintenance** ;
- un organigramme doit présenter l'organisation de la maintenance et l'ensemble des services concernés doit être indiqué. Les rôles et les responsabilités de chacun doivent être précisés ;
- l'organisation des principales entités de direction composant le service en charge de la maintenance doit être décrite synthétiquement et schématiquement (logigrammes).

Il s'agit en l'occurrence de connaître les différents services concernés par des missions de sécurité liées à la maintenance, leurs missions, leurs prérogatives, leurs domaines de compétence, leurs champs de responsabilité, leurs interfaces ainsi que leur dimensionnement.

Cette description doit répondre à des questions opérationnelles :

- qui a la responsabilité de la rédaction / mise à jour des différents référentiels applicables qui concernent la maintenance ? (voir la fiche [36](#) qui concerne la gestion documentaire) ;
- quels sont les niveaux d'expertise et où se situent-ils dans l'organigramme ? Dans quelles conditions interviennent-ils ?
- qui a la responsabilité de garantir en opérationnel la sécurité des circulations en fonction de l'état réel des installations ?
- qui réalise les différentes activités de maintenance (dans quel service, quelle direction, quel type d'acteurs) ?
- comment émergent les besoins en maintenance, les problématiques techniques qu'il faut traiter ? par qui et par quel circuit ? Sur la base de quels éléments se font les arbitrages ?
- quels moyens existent pour former, faire monter ou maintenir en compétences les acteurs ? (voir fiches relatives à la gestion des compétences).

Le système de contrôle du trafic et de la signalisation est maintenu de manière à assurer une exploitation sûre de l'infrastructure ferroviaire. Les rôles et responsabilités sont clairement définis dans ce domaine.

## Processus de gestion documentaire et de l'information – Veille réglementaire

Le processus de gestion documentaire doit décrire comment sont collectées les données en matière de sécurité pour les exigences, normes et processus à appliquer en matière de maintenance. La liste des procédures de maintenance doit être communiquée, ainsi que leur version et leur date d'application (voir la fiche [36](#) relative à la gestion documentaire).

La fréquence de la maintenance doit être adaptée au type et à l'ampleur du service assuré. Pour cela, il est nécessaire de :

- connaître le type et le niveau de trafic à assurer par ligne (voyageur, fret, tonnages, etc.) et les performances à garantir (vitesse, débit, régularité, etc.) ;
- définir et mettre en place les plans de maintenance (préventive et corrective) incluant les programmes d'entretien annuel et pluriannuels, l'organisation des interventions, les cycles de maintenance et les responsabilités.

L'EPSF peut demander une description de tout processus dans le cadre de l'instruction, pour les domaines suivants (non exhaustif) :

- **Voie :**
  - ✓ les rails
  - ✓ les cœurs
  - ✓ les revues de conformité
  - ✓ les dispositifs de dilatation
  - ✓ la géométrie de la voie et des appareils de voie (nivellement et dressage)
  - ✓ les appareils de voie
  - ✓ les LRS : création, modification et maintenance
- **Ouvrages :**
  - ✓ les ouvrages d'art
  - ✓ les ouvrages en terre
  - ✓ les ouvrages hydrauliques
- **Signalisation :**
  - ✓ les installations de signalisation électrique
  - ✓ les installations de signalisation mécanique
  - ✓ les visites de sécurité qui concerne les services électriques et de signalisation
- **Caténaire :**
  - ✓ les installations de traction électrique
  - ✓ les installations EALE
- **Domaines transverses :**
  - ✓ les gabarits
  - ✓ les visites de PN

En outre, le demandeur a identifié, répertorié et est en mesure de se conformer :

- aux règles applicables à la fourniture de services et de matériel ;
- aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ;
- aux règles de sécurité régissant l'exploitation et la maintenance du système de contrôle du trafic et de signalisation.

### Identification de l'outillage et des équipements nécessaires

Le demandeur doit identifier, répertorier et décrire l'outillage et les équipements (qui ne sont pas des actifs en tant que tels – voir fiche [20](#)) nécessaires à la bonne réalisation des missions de maintenance et de surveillance des installations.

### Processus surveillance – contrôle/audit

La maintenance de l'infrastructure est effectuée de manière sûre, répondant aux besoins spécifiques du réseau et inclut un contrôle de gestion clair ainsi que des audits et inspections étayés par des documents (voir fiche [28](#) relative aux contrôles et audits).

Les performances et les résultats de l'entretien sont contrôlés afin qu'ils soient conformes aux exigences du trafic à assurer et à celles des performances réglementaires à respecter.

La liste des procédures de surveillance doit être communiquée, ainsi que leur version et leur date d'application (définir les référentiels utiles pour réaliser la surveillance, notamment ceux décrivant les valeurs seuils et les mesures à prendre).

### Processus d'identification et de gestion des risques

Les risques résultant d'anomalies, d'une construction non conforme ou de dysfonctionnements, tout au long du cycle de vie de la conception à la destruction, sont détectés et notifiés aux parties intéressées.

Pour cela, le demandeur doit :

- décrire le processus de connaissance technique du patrimoine et notamment les processus de vieillissement des installations ;
- décrire le processus permettant de garantir la sécurité en cas de détection de défaut ou de non-réalisation de certaines opérations de maintenance programmées ;
- définir les principaux événements redoutés, leurs causes, risques et mesures associées (défaut de géométrie, déformation de la voie, rupture de rail, etc.).

### Risques spécifiques liés aux interfaces

La gestion de la sécurité aux frontières physiques et/ou opérationnelles avec un ou plusieurs autres GI est décrite, y compris, le cas échéant, au niveau de la coopération entre les différents GI.

### Processus de gestion des événements

Les informations sur les dysfonctionnements et anomalies résultant de l'exploitation quotidienne sont recueillies et notifiées aux responsables de la maintenance (voir la fiche [26](#) relative à la gestion des événements).

### Processus REX

Le personnel doit être impliqué et consulté dans la gestion de la maintenance, et son avis est pris en compte dans le processus de REX (voir la fiche [30](#)).



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l’instruction de la demande d’agrément de sécurité

### Demande initiale :

- politique de maintenance, y compris la traçabilité des différentes actions ;
- description des processus de maintenance ;
- procédure détaillée d’organisation de la production de maintenance ;
- procédures de maintenance ;
- procédures de surveillance ;
- plans de maintenance ;
- procédure décrivant la liste des outillages et équipements nécessaires à la bonne réalisation des missions de maintenance et de surveillance des installations. et comment ils sont étalonnés, vérifier, réparer, inventorier.

Et, sur demande de l’EPSF, le GI doit permettre l’accès :

- aux référentiels de maintenance (ressources et bases de données ; mise à disposition des serveurs) ;
- à la base détaillée des incidents ;
- au fichier des défauts de rails ;
- au fichier d’appareils de voie ;
- au fichier des OA/OT/OH ;
- au fichier des PN ;
- au fichier des IS.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles       |
|---|---|----------------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe I       |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |                |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 14<br>§ 2 |

|   |  |           |
|---|--|-----------|
|    | Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne   |           |
|    | Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « énergie » du système ferroviaire de l'Union   |           |
|    | Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne  |           |
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité  | Annexe II |
|   | Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « Contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 |           |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |           |
|  | Arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau  |           |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |           |
|  | Arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs   |           |

|   |  |
|---|--|
|    | <h2 style="margin: 0;">Domaine opérationnel</h2>   |
|   | <h3 style="margin: 0; color: #4a4a9a;">Composants critiques pour la sécurité</h3>                        |
|    | <h3 style="margin: 0; color: #4a4a9a;">Point 5.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3> |
|    | <h3 style="margin: 0;">Objet</h3>  |
| <p>Les exigences essentielles de sécurité relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne sont définies dans l'annexe III de la directive (UE) 2016/797. L'entretien et la surveillance des composants critiques pour la sécurité (CCS) font partie de la première exigence de portée générale qui permet de garantir la sécurité des circulations.</p> <p>L'identification des CCS doit donc faire partie intégrante de la démarche sécurité de chaque projet et doit être entreprise dès la phase de conception par le GI.</p> <p>Le guide 017 édité par l'EPSF décrit la méthodologie pour la détermination des CCS des installations fixes (Infrastructure/Énergie/Contrôle-commande et signalisation au sol).</p> <p>Ce guide a pour objet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de proposer une définition des CCS pour les installations fixes (infrastructure, énergie, contrôle commande et signalisation au sol) ;</li> <li>- de proposer une méthode d'identification associée à cette définition ;</li> <li>- de rappeler l'objectif de cette identification.</li> </ul> <p>Ce guide définit les CCS de la façon suivante :</p> <p>« <b>Les composants critiques pour la sécurité</b> sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ceux dont la défaillance primaire du composant seul conduit à un danger entraînant un accident de gravité <math>\geq 5</math> (échelle EPSF de gravité des événements de sécurité) dans les hypothèses précisées ci-après (cf. § 5.2.) ;</li> <li>- ceux dont la contribution peut être jugée indiscutable à la réduction des risques. ».</li> </ul> <p>NB : l'échelle de gravité des événements est rappelée dans le guide 017 de l'EPSF.</p> |  |



## Objectif

Afin d'éviter toute défaillance d'un CCS qui pourrait entraîner un accident, et ainsi d'éliminer les risques, ceux-ci doivent faire l'objet d'un traitement particulier tout au long du cycle de leurs vies tant au niveau de la conception, de la réalisation, de l'exploitation, de la maintenance que de l'élimination.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Les acteurs impliqués dans le cycle de vie des CCS, depuis leur conception jusqu'à leur élimination, doivent être identifiés et formés.

Les différents intervenants sur les CCS, dans le cadre de leur maintenance, doivent être identifiés, formés et habilités

### Mise en œuvre

L'ensemble des CCS sont identifiés, suivis depuis leur conception jusqu'à leur élimination, et font l'objet d'un dispositif de maintenance.

Un processus de bouclage, de REX et d'amélioration continue doit également être mis en œuvre.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- document indiquant l'identification des CCS ;
- suivi du cycle de vie des CCS ;
- document montrant qu'un REX et qu'un processus d'amélioration continue existent concernant les CCS.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.

|  <b>Réglementation</b>        |   |   |                     |
|--|---|---|---------------------|
| Lien   | Titre   |   | Articles            |
|                               | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |   | Annexe III          |
|                               | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   |   | Art. 29             |
|                               | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité |   | Annexe II<br>Art. 1 |
|                               | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |   |                     |
|                             | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |   |                     |
|                             | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles de sécurité pour la sécurité ferroviaire autre que la conduite des trains  |   |                     |
|  <b>Documents de l'EPSF</b> |   |   |                     |
| Lien   | Référence   | Titre   |                     |
|                             | Guide 017   | Guide méthodologique pour la détermination des composants critiques pour la sécurité des installations fixes (infrastructure, énergie, contrôle commande et signalisation au sol) |                     |

|  |   |  |
|--|---|--|
|   | <b>Domaine opérationnel</b>   |  |
|  | <b>Maintenance et utilisation des véhicules</b>                     |  |
|   | <b>Point 5.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|   | <b>Objet</b>  |  |
| <p>Dans le cadre de leurs activités, les GI peuvent être amenés à faire circuler des convois, des véhicules d'inspection, des engins de travaux ou d'autres véhicules spéciaux pour, par exemple, le transport de matériels ou de personnel liés à la construction, le renouvellement et l'entretien des éléments de l'infrastructure, ainsi que la gestion des situations d'urgence. L'évaluation de l'aptitude du GI à exploiter des véhicules à cette fin fait partie de l'évaluation en vue de l'octroi de l'agrément de sécurité visé à l'article 12 de la directive (UE) 2016/798.</p> <p>Le GI doit pour cela établir des contrats avec les entités en charge de l'entretien assignées aux véhicules qu'il exploite afin de respecter ses obligations en matière de maintenance et d'utilisation du matériel roulant.</p> |   |  |
|   | <b>Objectif</b>   |  |
| <p>Le GI doit avoir la garantie qu'il utilise ou fait utiliser des véhicules dans un état permettant d'assurer la sécurité ferroviaire.</p>  |   |  |
|   | <b>Les éléments de gestion de la sécurité</b>                       |  |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Chaque acteur doit être identifié, qu'il soit uniquement utilisateur, détenteur ou entité en charge de l'entretien (ECE). Chaque acteur a des missions différentes.</p>  |   |  |

Si le GI est certifié en tant qu'ECE pour les véhicules dont il est détenteur, le personnel en charge de la maintenance doit être identifié et formé.

S'agissant de l'affectation des véhicules en fonction des services envisagés et de la vérification de la compatibilité entre les véhicules et l'infrastructure, ce sont les gestionnaires de moyens qui seront concernés.

S'agissant de la composition des convois, la vérification des convois avant départ et le traitement des anomalies détectées, ce seront principalement les agents habilités aux TES J, K et L qui seront concernés.

### **Mise en œuvre**

Le GI doit préciser ses besoins en termes de convoi du GI qu'il réalise :

- les types, à usage de travaux ou autres, pour le service ou spéciaux, par exemple les convois pour la mesure de la géométrie de la voie ;
- la mise en conformité avec les règles d'exploitation particulières (REP). Les procédures et documents d'organisation relatives à la circulation des convois du GI sont établis.

Le GI précise les modalités de conduite de ces convois.

Il précise également le périmètre géographique sur lequel ces convois sont susceptibles de circuler.

### **Vérification de l'assignation d'un véhicule à une ECE**

Le GI en tant qu'entreprise utilisatrice des véhicules, doit obtenir la garantie contractuelle que les détenteurs ont bien assigné une ECE à chaque véhicule.

Il peut effectuer cette vérification en consultant le registre virtuel des véhicules (RVV). Cette consultation nécessite l'obtention d'un code d'accès sur simple demande à l'EPSF en utilisant le formulaire présenté en annexe 2 du guide 007 de l'EPSF relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires.

### **Obligations du GI en tant que simple entreprise utilisatrice :**

- s'assurer et obtenir la garantie que le détenteur a bien désigné une ECE certifiée ;
- obtenir les consignes d'utilisation des véhicules et être informé de leurs éventuelles restrictions d'utilisation ;
- transmettre à l'ECE (éventuellement via le détenteur) les informations techniques d'exploitation (tonnes-kilomètres, total kilométrique, incidents, etc.) ;
- repérer tout véhicule sur lequel un défaut est détecté et prendre les mesures pour remédier à ce défaut relevant de son champ de compétences ;
- tenir un document retraçant les défauts constatés et les mesures prises ;
- en cas de doute sur le respect des exigences du règlement par une ECE, informer l'organisme de certification.



Si, afin de remédier à un défaut constaté sur un véhicule, le GI est amené à réaliser des opérations qui relèvent de la maintenance :

- les modalités de réalisation de ces opérations doivent être définies par l'ECE ;
- ces opérations sont réalisées sous le contrôle de l'ECE.

Les procédures correspondantes, y compris celles relatives à la passation des contrats avec le détenteur, doivent être présentées dans le SGS.

Si le détenteur choisit de confier certaines opérations de maintenance (telle que la visite technique) à une entreprise utilisatrice :

- les dispositions afférentes doivent apparaître dans les contrats détenteur/ECE et détenteur/GI ;
- les modalités de réalisation des opérations de maintenance confiées au GI sont fixées par l'ECE ;
- les dispositions correspondantes doivent figurer dans le manuel du SGS du GI ;
- l'ECE vérifie les conditions dans lesquelles les opérations de maintenance confiées au GI sont réalisées.



Si le GI est détenteur de ses véhicules, sans être ECE, il devra répondre à toutes les obligations relevant du détenteur telles que présentées ci-dessus.

### **Obligations du GI assurant les missions d'ECE pour les véhicules dont il est détenteur dans le cadre de son agrément de sécurité**

Le GI peut demander à être certifié en tant qu'ECE au travers de la délivrance de son agrément.

Le GI répond alors aux obligations relevant :

- du détenteur ;
- de l'ECE ;
- de l'entreprise utilisatrice.

Dans le cas où il choisit d'être ECE, il doit présenter dans son SGS les dispositions qu'il va mettre en œuvre pour respecter les exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2019-779.

S'il choisit d'externaliser certaines fonctions de maintenance, il devra fixer :

- les modalités de sélection de l'entité qui assure de cette (ces) fonction(s) ;
- les modalités de contractualisation ;
- les modalités de contrôle de l'activité externalisée (renforcée si l'entité retenue n'est pas certifiée).



Si le GI est certifié par un organisme de certification, il doit présenter le certificat en cours de validité dans son dossier.

## Obligations du GI assurant une (ou des) fonction(s) de maintenance pour le compte d'une ECE certifiée dans le cadre de son agrément de sécurité

Si un GI assure une fonction de maintenance (souvent l'exécution) pour le compte d'une ECE certifiée, il doit répondre aux exigences :

- du chapitre II de l'annexe II du règlement (UE) 2019-779 pour la fonction « Développement de l'entretien » ;
- du chapitre III de l'annexe II du règlement (UE) 2019-779 pour la fonction « Gestion de l'entretien de la flotte » ;
- du chapitre IV de l'annexe II du règlement (UE) 2019-779 pour la fonction « Exécution de l'entretien ».

Pour ces trois fonctions, la certification n'est pas obligatoire. Cependant elle crée une présomption de conformité aux exigences applicables.

Si le GI est certifié pour cette fonction par un organisme de certification, il doit présenter son certificat en cours de validité dans son dossier.

S'il n'est pas certifié, ou s'il souhaite être certifié dans le cadre de son agrément de sécurité délivrée par l'EPSF, les dispositions qu'il va mettre en œuvre pour respecter les exigences correspondantes de l'annexe II du règlement (UE) 2019-779 doivent être présentées dans son SGS.

## Vérification de la comptabilité entre les véhicules et l'infrastructure

Les EF ont la responsabilité de vérifier la compatibilité d'un véhicule avec l'itinéraire.

La vérification de compatibilité doit être effectuée pour un nouveau matériel, pour une circulation sur un nouvel itinéraire, mais aussi pour un matériel roulant modifié ou une infrastructure modifiée.

Comme l'autorise le point 2 de l'article 190 du décret n° 2019-525, SNCF Réseau précise dans son DRR les modalités d'assistance qu'il propose aux EF. Concrètement, SNCF Réseau accompagne les EF en mettant à leur disposition un guide d'aide à la vérification de la compatibilité et en proposant des prestations de réalisation d'étude de compatibilité à leur demande.

Les modalités de vérification de la compatibilité par les EF sont précisées dans le DRR de SNCF Réseau ou dans celui propre aux autres GI.

Par assimilation aux modalités s'appliquant aux EF, le GI, dans le cadre de la circulation de ses convois, doit vérifier la comptabilité entre les véhicules qui les composent et l'infrastructure et détermine dans son SGS les compétences du personnel affecté à la réalisation des études de compatibilité qui peuvent être définies dans une TSAE. Il indique ce qu'il vérifie lui-même et ce qu'il fait vérifier par SNCF Réseau ou un autre sous-traitant.

Les dispositions du DSI et de la STI OPE sur la vérification de la comptabilité doivent être prises en compte par le GI dans son SGS.

Les dispositions du DSI et de la STI OPE sur la vérification de la comptabilité doivent être prises en compte par le GI dans son SGS.

Le cas échéant, le GI doit également décrire dans son SGS les modalités d'alimentation du RINF. Il doit apporter la preuve de la bonne prise en compte des critères prescrits par le règlement RINF (UE) 2019/777, notamment le tableau 1 relatif aux éléments du registre de l'infrastructure et de la complétude de ce registre.

Il doit soumettre les données directement dans l'application RINF, dès que celles-ci sont disponibles, et prévoir, sauf cas particulier justifié, un dispositif d'avis en amont auprès des EF des modifications de l'infrastructure susceptibles d'impacter la compatibilité.

Le GI doit déterminer les modalités de traçabilité des études de compatibilité ainsi que les moyens de communication des éventuelles restrictions des conditions de circulations aux conducteurs (par exemple via le livret de ligne).

### **Composition des convois du GI/Vérification des convois du GI avant le départ**

Avant le départ d'un convoi, le GI doit :

- réaliser sa composition ;
- réaliser la reconnaissance de l'aptitude au transport ;
- effectuer l'essai de frein.

La reconnaissance de l'aptitude au transport d'un convoi du GI doit, notamment, permettre de détecter des anomalies sur les véhicules qui le composent. Dans ce cas, le GI doit :

- repérer le(s) véhicule(s) concerné(s) ;
- prendre les mesures pour remédier au(x) défaut(s) constaté(s) ;
- tenir à jour un document retraçant les défauts détectés et les mesures correctives prises.

### **Marchandises roulantes**

Le document d'exploitation RFN-IG-MR 03 H-00-n° 001 a pour objet de définir les dispositions d'acceptation et d'incorporation, dans un train, d'un matériel roulant n'effectuant pas d'activité de transport public et dépourvu d'une AMM, d'une AMEC ou d'un agrément de circulation.

Chaque GI qui souhaite être autorisé à l'occasion de la demande de son agrément de sécurité, du renouvellement ou de la modification de celui-ci, établit une procédure opérationnelle indiquant les conditions d'application de ce document reprenant notamment :

- l'organisation mise en œuvre ;
- les compétences des agents pour l'acceptation au transport des marchandises roulantes ;
- les éventuels accords de réciprocité entre EF.

### **Véhicules de travaux**

La recommandation de l'EPSF RC A 7d n° 9 « Modalités d'acceptation et de circulation des véhicules de travaux » a pour objet de définir les modalités d'acceptation et de circulation des véhicules de

travaux, à l'exclusion des engins rail-route, titulaires d'une autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC), d'une autorisation de mise sur le marché (AMM) ou d'un agrément de circulation.

L'incorporation d'un véhicule de travaux, dans un convoi, n'est possible que si le GI a prévu les dispositions correspondantes dans son système de gestion de la sécurité.

Pour cela, il établit une procédure opérationnelle dans laquelle il décrit notamment :

- l'organisation mise en œuvre ;
- les compétences nécessaires pour l'acceptation au transport ;
- le processus relatif à la mise en ordre de route ;

les modalités d'application des éventuels accords entre EF.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

- procédure relative à l'affectation des véhicules à un service donné ;
- procédure relative à la vérification de la compatibilité entre les véhicules utilisés et l'infrastructure empruntée ;
- procédure relative à la préparation et à la vérification des trains avant le départ ;
- procédure relative au traitement des défauts constatés sur les véhicules ;
- la liste des lignes sur lesquelles le GI veut faire circuler des convois ;
- procédure opérationnelle indiquant les conditions d'application du document d'exploitation RFN-IG-MR 03 H-00-n° 001 si le GI souhaite être autorisé pour les « marchandises roulantes » ;
- procédure opérationnelle relative aux véhicules de travaux conformément à la recommandation RC A 7d n° 9 si le GI souhaite en incorporer dans ses convois.

#### **Si le GI alimente le RINF,**

- description des modalités d'alimentation du RINF,
- extrait du RINF,
- état des lieux concernant la complétude du RINF,

#### **Si le GI est seulement entreprise utilisatrice :**

- modalités de vérification de la désignation d'une ECE ;
- type de contrat avec le détenteur ;
- modalités de transmission des informations techniques d'exploitation ;
- modalités de l'éventuelle prise en charge d'opérations de maintenance confiées par le détenteur ;
- modalités de repérage et de traçabilité des défauts des wagons.

**Si le GI assure les missions d'ECE pour les véhicules dont il est détenteur dans le cadre de son agrément de sécurité :**

- présentation des dispositions mise en œuvre pour respecter les exigences de l'annexe II du règlement (UE) 2019/779 (ou le certificat en cours de validité s'il est certifié par un organisme de certification) ;
- en cas d'externalisation de certaines fonctions :
  - contrat type avec l'entité concernée,
  - modalités de contrôle de l'activité externalisée.

**Si le GI assure une fonction de maintenance de véhicule pour le compte d'une ECE certifiée dans le cadre de son agrément de sécurité :**

- présentation des dispositions mise en œuvre pour respecter les exigences des chapitres II, III ou IV de l'annexe II du règlement (UE) 2019-779 (ou le certificat en cours de validité s'il est certifié par un organisme de certification).

**Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.

|   | Réglementation   |                |
|---|--|----------------|
| Lien  | Titre  | Articles       |
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen   |                |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne  |                |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire  | Art. 14<br>§ 2 |
|  | Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne |                |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité                                    | Annexe II      |

|   |  |   |
|---|--|---|
|    | Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission |   |
|    | Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE   |   |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |   |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |   |
|   | Arrêté du 27 octobre 2010 relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires   | Art. 7  |
|  | <b>Documents de l'EPSF</b>   |   |
| <b>Lien</b>   | <b>Référence</b>   | <b>Titre</b>  |
|  | RC A-B 7a n° 1   | Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains         |
|  | AC A-B 7d n° 5   | Reconnaissance de l'aptitude au transport (RAT)   |
|  | DC A-B 7c n° 1   | Description des attelages, des autres liaisons et des organes de frein des véhicules  |
|  | RC A-B 7c n° 1   | Réalisation des attelages/déattelages - Interventions sur les organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein continu |

|   |              |   |
|---|--------------|---|
|  | RC A 7d n° 9 | Modalités d'acceptation et de circulation des matériels de travaux  |
|  | Guide 017    | Guide méthodologique pour la détermination des composants critiques pour la sécurité des installations fixes (infrastructure, énergie, contrôle commande et signalisation au sol) |

|   |   |   |
|---|---|---|
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure | <p style="text-align: center;"><b>Domaine opérationnel</b></p> Maintenance et utilisation des véhicules |  |
|---|---|---|

|  |   |  |
|--|---|--|
|   | <b>Domaine opérationnel</b>   |  |
|  | <b>Gestion des situations d'urgence</b>                             |  |
|   | <b>Point 5.5. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|   | <b>Objet</b>  |  |
| <p>Les situations d'urgence sont la conséquence de perturbations liées à l'exploitation pouvant dans certains cas aboutir à des événements sécurité.</p> <p>Le règlement d'exécution (UE) 2019/773 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire de l'Union européenne précise qu'il est nécessaire de prendre des mesures lors des situations d'urgences afin, entre autres, de pouvoir rétablir les conditions d'exploitation normale. Le GI recense le rôle et les responsabilités de toutes les parties, il coordonne les plans d'urgence avec ces dernières et informe les différentes parties de toutes les mesures nécessaires. La coopération des GI transfrontaliers doit permettre la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.</p> <p>L'article 103 du décret n° 2019-525 impose au service chargé de la gestion opérationnelle des circulations de prendre des mesures conservatoires en cas de situation ou événement présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité et précise certaines modalités qui concernent ces mesures.</p> <p>L'article 47 de l'arrêté du 9 décembre 2021 et l'article 4.2.3.6.3 de la STI OPE apportent des précisions sur les personnels habilités à déterminer les mesures conservatoires.</p> <p>Le 1) de la règle n°10 de l'appendice B2 de la STI OPE : précise les mesures à prendre lorsqu'un train ne peut poursuivre sa marche.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le 4.2.1.2.4 de la STI OPE précise les modalités de secours.</li> </ul> <p>Les notions d'accident et d'incident sont définies aux points 51 et 52 de l'article 2 du décret n° 2019-525.</p> <p>Les points 4.2.3.6.1 et 4.2.3.6.2 de la STI OPE précisent l'attitude à tenir par le service chargé de la gestion des circulations en matière d'information, de rétablissement de la situation normale et de détournement des trains.</p> |   |  |

Les points 4.2.3.6.1 et 4.2.3.6.2 de la STI OPE précisent l'attitude à tenir par le service chargé de la gestion des circulations en matière d'information, de rétablissement de la situation normale et de détournement des trains.

Dans le cas mentionné au I de l'article 103 du décret n° 2019-525 ou en cas de réduction importante des capacités de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations informe le ministre chargé des transports et l'EPSF des dispositions nécessaires pour rétablir la circulation normale des trains dès que possible (article 48 de l'arrêté du 9 décembre 2021).

Le point 5 de l'appendice B1 et les points 7 et 14 de l'appendice B2 de la STI OPE précisent les mesures immédiates à prendre en cas de danger grave et imminent.

Les articles 45 et 46 du décret n° 2019-525 évoquent les plans d'intervention et de sécurité (PIS), élaborés par le GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations en concertation avec les autorités administratives compétentes et, le cas échéant, les autres GI en charge de l'exploitation aux interfaces, ces PIS ayant pour objectif de définir, compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels, de coordonner leurs actions et de préciser les modalités d'information du préfet et du GI afin de permettre la mise en œuvre éventuelle du plan de secours spécialisé (PSS) ou des dispositions particulières du plan ORSEC.

L'arrêté du 12 août 2008 relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le RFN expose le contenu, les modalités d'élaboration, de mise à jour et de déclenchement des PIS.

L'article 104 du décret n° 2019-525 impose au GI (ou au GIC assurant la gestion opérationnelle des circulations) :

- de prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires, ainsi que la protection de l'environnement ;
- de prendre les mesures nécessaires à la reprise de l'exploitation.

Cet article 104 précise également, dans le cas où SNCF Réseau a confié par convention la gestion opérationnelle des circulations, que les deux mesures prévues ci-dessus sont prises par le titulaire de la convention.

L'article 106 du décret n° 2019-525 précise les avis à lancer par les EF en cas de survenance des accidents graves et accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves.

Tous les types d'urgences, plans et moyens associés sont couverts et réalisés en prenant en compte les interfaces. Les moyens spécifiques alloués aux tunnels et lieux à haut risques sont définis. Les interfaces transfrontalières et les modalités de contact avec l'ECE sont décrites. Il est essentiel que la composition du train soit connue, que son chargement soit identifié. Des exercices avec les services d'urgences sont réalisés. La procédure d'urgence définit également l'information à fournir aux victimes et les procédures de plaintes associées.



## Objectif

L'objectif de la gestion des situations d'urgence est de garantir la sécurité et rétablir aussi rapidement que possible la circulation en prenant toutes les mesures opérationnelles nécessaires.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Tous les personnels **assumant des rôles et responsabilités, exerçant des tâches de sécurité** (essentielle ou autres - voir fiches relatives à la gestion des compétences) doivent être identifiés, formés et habilités ou certifiés (agents de conduite) aux mesures à prendre en cas d'urgence. Le maintien des compétences, les mesures à prendre et la communication à adopter doivent être suivis et connus. Les personnels contractants sont informés des normes à appliquer.

Les **personnels opérationnels d'encadrement** sont également fortement sollicités, car chargés de gérer et de rétablir la situation. Ils sont identifiés, formés et autorisés aux mesures à prendre en cas d'urgence ainsi qu'aux enquêtes et à l'élaboration ou contribution au RCI.

Les modalités **d'astreinte** qui permettent de faire intervenir les dirigeants en dehors des heures normales de service sont décrites dans la procédure de gestion des situations d'urgence. Elles sont définies dans le SGS. Les modalités d'astreinte doivent également préciser les dispositions qui concernent l'astreinte opérationnelle.

Enfin, **tout personnel**, quel que soit sa fonction au sein de l'entreprise, témoin d'une situation d'urgence, se doit d'informer les responsables concernés et d'agir selon les procédures de sécurité appropriées.

### Mise en œuvre

La mise en œuvre de la gestion des situations d'urgence comporte plusieurs processus concernant notamment la gestion des circulations, la sécurité des personnels usagers, tiers et de l'environnement, la remise en état des installations et matériels. D'une façon générique, les perturbations liées à l'exploitation doivent être traitées rapidement et avec efficacité, avant que celles-ci n'aboutissent à des situations dangereuses, voire des événements sécurité. Les éléments de preuve et constatations nécessaires à la conduite de l'enquête doivent être préservés.

### Train ne pouvant poursuivre sa marche

La procédure liste les moyens matériels, humains et organisationnels à disposition du GI dans le cas où l'intervention du GI est nécessaire.

Par ailleurs une procédure opérationnelle doit décrire l'utilisation des matériels de l'EF en situation de secours. L'organisation du GI doit démontrer comment elle coordonne les plans d'urgence avec les entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure du GI, avec les services d'urgence, de manière à faciliter leur intervention rapide, et avec toute autre partie susceptible d'intervenir dans une situation d'urgence. Pour les infrastructures transfrontalières, la coopération entre les GI concernés doit faciliter la coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière

### Situations présentant un danger grave ou imminent pour la sécurité

La procédure de gestion des situations d'urgence doit définir les mesures prises par l'E-F et ses représentants pour lancer les alertes nécessaires et retenir les trains avant qu'ils n'atteignent la zone de danger, et au besoin, pour interrompre rapidement l'exploitation et le trafic ferroviaire et comment l'organisation en informe toutes les parties intéressées.

### Mesures à prendre en cas d'accident ou incident grave

La procédure de gestion des situations d'urgence décrit :

- la mise en œuvre des mesures conservatoires ;
- l'attitude à tenir face aux mesures conservatoires prises ;
- les avis à lancer (service du GI chargé de la gestion des circulations, BEA-TT, ministère chargé des transports et EPSF) ;
- les modalités d'enquête et de rédaction du RCI ;
- une procédure opérationnelle décrit les modalités pour extraire, conserver et lire les enregistrements des événements de conduite et tout document permettant de connaître l'état des installations ou matériels ainsi que les communications échangées (périodiquement en situation normale, et systématiquement en situation perturbée) ;
- les mesures prises pour contribuer au rétablissement de l'exploitation par les personnels du service du GI chargé de la gestion des circulations.



Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

Procédure de gestion des situations d'urgence reprenant :

- les modalités de signalement des événements et lancement des avis transmis au service du GI chargé de la gestion des circulations ;
- les modalités d'information auprès des acteurs concernés, du BEA-TT, du ministère chargé des transports et de l'EPSF ;
- les modalités de gestion d'une situation d'urgence et d'alerte des personnels concernés et compétents ;
- les modalités d'astreinte et de continuité de service ;
- la liste des situations d'urgence probables et les mesures conservatoires associées ;

- la liste des moyens matériels, humains, procéduraux pour la résolution des situations d'urgence ainsi que la liste des accords relatifs aux interfaces avec les spécifications opérationnelles et organisationnelles liées ;
- la procédure d'établissement et de mise à jour des PIS.

**Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.

|  <b>Réglementation</b> |   |                 |
|---|---|-----------------|
| <b>Lien</b>   | <b>Titre</b>  | <b>Articles</b> |
|  <b>Directive</b>      | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                 |
|  <b>Directive</b>     | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9          |
|  <b>Règlement</b>    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II       |
|  <b>Règlement</b>    | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |                 |
|  <b>Décret</b>       | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |                 |
|  <b>Arrêté</b>       | 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  |                 |



Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire



|  |   |   |
|--|---|---|
|   | <b>Domaine opérationnel</b>   |   |
|  | <b>Gestion des évènements</b>   |   |
|   | <b>Point 5.5. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b>   |   |
|   | <b>Objet</b> <p>Le schéma ci-dessous représente l'ensemble des événements de sécurité qui se compose, conformément aux définitions, des incidents et des accidents. Parmi les accidents, deux sous-ensembles sont à distinguer particulièrement. D'une part, les accidents graves qui font l'objet d'une enquête technique par le BEA-TT et d'autre part les accidents significatifs utilisés dans l'évaluation de l'atteinte des OSC par le calcul des ISC.</p> <div data-bbox="292 1014 1225 1608" data-label="Diagram"> <pre> graph TD     A([Evénements sécurité]) --- B([Incidents])     B --- C([Accidents])     C --- D([Accidents graves])     C --- E([Accidents significatifs])   </pre> </div> |   |
|   | <b>Objectif</b>   |   |
| <p>La gestion des événements est avant tout nécessaire pour la sécurité des circulations quel que soit le GI. La gestion des événements permet la prise des mesures nécessaires immédiates permettant d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.</p> |   |   |
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure  | <b>Domaine opérationnel</b><br><br>Gestion des évènements   |  |

La gestion des événements est une composante clé dans la fourniture des données au processus de REX et plus globalement d'amélioration continue. Il en va de même, pour le système ferroviaire où l'information du BEA-TT et/ou de l'EPSF permet l'organisation du REX commun au système ferroviaire.

Pour un GI, le suivi des événements survenus sur le périmètre de son réseau doit permettre en particulier la détection d'éventuels manquements graves ou répétés d'une EF à la réglementation de sécurité de l'exploitation ou des insuffisances dans l'état technique de ses matériels roulants. Le GI doit informer l'EPSF de tout événement ou résultat d'analyse susceptible de mettre en évidence un risque grave ou imminent pour la sécurité du système ferroviaire et de toute mesure conservatoire prise de sa propre initiative à la suite d'un incident et susceptible de concerner d'autres EF, notamment lorsqu'un matériel roulant est concerné par la mesure prise.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Tout agent du GI témoin ou impliqué dans un événement de sécurité.

Les agents du service chargé de la gestion des circulations habilités à déterminer la prise de mesures conservatoires.

### Mise en œuvre

Au niveau opérationnel, le GI prend, lorsqu'il constate ou est informé d'une situation ou d'un événement présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité, toutes les mesures conservatoires nécessaires et en informe sans délai l'EPSF.

Tout GI doit disposer d'un processus opérationnel d'identification, de classification, d'analyse, d'archivage et d'information sur les événements.

En matière d'identification, le périmètre est celui des événements de sécurité. Le processus d'identification repose sur la vigilance de tout le personnel et se doit d'intégrer la notion de culture juste afin de permettre une remontée libre et sans crainte de sanction.

La classification des événements de sécurité permet d'orienter l'analyse et/ou l'information potentiel sur ces événements. La classification consiste à attribuer des valeurs à des champs propres aux événements. Un premier type de classification est celui fourni par la nomenclature des événements de sécurité détaillée en annexe 1 de l'arrêté du 4 janvier 2016 *relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire* (cet arrêté fixe également les modalités de la remontée d'informations auprès de l'EPSF). Cette nomenclature permet de distinguer les accidents, incidents et le cas échéant le sous-système ferroviaire concerné. Cette classification et cette nomenclature peuvent être complétées par des éléments spécifiques définis par le GI pour ses propres besoins.



La gravité est également un élément important de classification. Le secteur ferroviaire français s'est, à ce titre, doté d'un cadre commun d'évaluation de la gravité des événements de sécurité via une échelle à 6 niveaux décrite ci-dessous. Cette échelle est accompagnée d'une grille répertoriant les critères permettant d'y classer les événements de sécurité.

| 1                                | 2   | 3   | 4   | 5   | 6   |
|----------------------------------|---|---|---|---|---|
| Évènement « mineur » de sécurité | Évènement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles voire des blessés légers | Évènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles | Évènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives | Accident qui a eu des conséquences significatives | Accident qui a eu des conséquences graves |

### Échelle de gravité des événements



| 1                                | 2   | 3   | 4   | 5   | 6  |
|----------------------------------|---|---|---|---|--|
| Évènement « mineur » de sécurité | Évènement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles / blessés légers | Évènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles | Évènement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives | Accident qui a eu des conséquences significatives           | Accident qui a eu des conséquences graves            |
|                                  |   | 1 ou 2 blessés graves ou 1 tué  | Nombreux blessés graves et/ou plusieurs tués                        | Accident significatif au sens de la directive (UE) 2016/798 | Accident grave au sens de la directive (UE) 2016/798 |

La partie analyse est primordiale dans le processus de gestion des événements. Une analyse de qualité va permettre la prise de mesures efficaces garantissant le non-retour de l'évènement (voir les fiches relatives au REX).

Le processus doit assurer la conservation, d'une manière qui garantisse leur fiabilité, de tout document, élément ou pièce utile pour comprendre les circonstances liées à chaque évènement de sécurité pour une durée minimale d'une année à l'exception, le cas échéant, des enregistrements vidéo, qui sont conservés au minimum cinq jours.

Le processus doit décrire, en fonction des éléments de classification et/ou d'analyse, l'information sur les événements de sécurité à destination du GI et/ou des autorités (ministère en charge des transports, BEA-TT ou EPSF). La gravité est en particulier un critère important pour se conformer aux dispositions réglementaires. L'information immédiate des autorités est requise pour les accidents graves ou pour les événements qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves.

Les missions confiées à l'EPSF de suivi et contrôle des autorisations requises pour l'exercice d'une activité ferroviaire justifient la nécessité pour l'EPSF d'être informé immédiatement des événements les plus graves (ou qui auraient pu avoir des conséquences graves) à l'adresse générique suivante : [BDDC@securite-ferroviaire.fr](mailto:BDDC@securite-ferroviaire.fr)

L'information de l'EPSF pour les autres types d'événement de sécurité prévoit la notification :

- dans un premier temps, dès qu'elles sont disponibles, des informations initiales, ou parties de celles-ci, des événements de sécurité ;
- dans un second temps, des éléments d'analyse relevant de la compétence des GI, adaptés à la gravité des événements, dans un délai fixé par l'EPSF, ce dernier ne pouvant dépasser trente jours à compter de la connaissance de l'événement par le GI.

Ces notifications s'effectuent via le Système Commun de Traitement des Événements de Sécurité (SCOTES), conformément à l'arrêté du 4 janvier 2016.

Les modalités d'accès à cet outil sont communiquées au GI lors de la délivrance de l'agrément de sécurité.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- processus et procédures d'identification, de classification, d'analyse et d'archivage des événements ;
- processus de remontée des événements.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles                            |
|---|---|-------------------------------------|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne | Articles 7 - 13 - 14                |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Chapitres II et V<br>Annexe I et II |

|  |  |                                |
|--|--|--------------------------------|
|   | <p>Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité</p>   | <p>Annexe II</p>               |
|   | <p>Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE</p> | <p>Point 4<br/>Appendice I</p> |
|   | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>   |                                |
|   | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p>   |                                |
|  | <p>Arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire</p>   |                                |

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | <h2 style="margin: 0;">Domaine opérationnel</h2>  |   |
|   | <h3 style="margin: 0;">Enquêtes</h3>  |   |
|    | <h3 style="margin: 0;">Point 7.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>    |   |
|    | <h3 style="margin: 0;">Objet</h3>   |   |
| <p>L'enquête est une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et le cas échéant à formuler des recommandations en matière de sécurité.</p> <p>L'expertise en matière de FOH doit être utilisée dans la procédure d'enquête sur les événements.</p> <p>L'enquête ne couvre pas seulement la période de l'événement. D'une part, elle remonte aussi loin que nécessaire dans le passé pour décrire les faits, les actions, les décisions qui ont abouti à la situation constatée. D'autre part, elle inclut toutes les étapes qui ont suivi l'événement jusqu'au retour à une situation normale (traitement de l'événement, mesures prises immédiatement, informations, secours, rétablissement du service, etc.).</p> <p>Au-delà de l'enquête, les analyses viseront à expliquer ces faits en donnant à chaque élément son rôle dans le scénario.</p> |   |   |
|    | <h3 style="margin: 0;">Objectif</h3>  |   |
| <p>La réalisation d'une enquête doit permettre d'aboutir à une certitude raisonnable et partagée relative à l'enchaînement des faits qui ont conduit à un événement sécurité et aux conditions dans lesquelles les faits se sont produits.</p>  |   |   |
|    | <h3 style="margin: 0;">Les éléments de gestion de la sécurité</h3>                          |   |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Les <b>personnels exerçant des tâches de sécurité</b> (essentiels ou autres) sont souvent les premiers témoins d'un événement sécurité (en particulier les conducteurs). Ils sont identifiés, formés et habilités ou certifiés aux mesures à prendre en cas d'enquête.</p>  |   |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>   | <p style="color: #4a4a8a;">Domaine opérationnel</p> <p style="color: #4a4a8a;">Enquêtes</p> |  |

Certains **personnels opérationnels d'encadrement** peuvent être chargés de mener les enquêtes. Ils sont identifiés, formés et autorisés à recueillir les faits et les témoignages et à contribuer à l'établissement du RCI.

Les modalités **d'astreinte** qui permettent de faire intervenir les dirigeants en dehors des heures normales de service sont décrites dans la procédure de gestion des situations d'urgence. Elles sont définies dans le SGS.

Enfin, **tout personnel**, quel que soit sa fonction au sein de l'entreprise, témoin d'une situation d'urgence, se doit de contribuer aux enquêtes menées.

#### Mise en œuvre :

La procédure relative aux enquêtes décrit :

- l'enquête du GI et les enquêtes qui peuvent être réalisées par les services judiciaires et le BEA-TT et la façon dont le GI y contribue ;
- la procédure de revue de la direction (voir fiche [10](#)) concernant les résultats des enquêtes internes sur les événements ;
- les modalités de recueil des faits concernant toutes les composantes du système de sécurité (humaine, technique, organisation, environnement, etc.) et notamment les informations qui risquent de disparaître ;
- une CO décrit les modalités pour extraire, conserver et lire les enregistrements des événements de conduite et tout document permettant de connaître l'état des installations ou matériels ainsi que les communications échangées (périodiquement en situation normale, et systématiquement en situation perturbée) ;
- les modalités de recueil des témoignages ;
- les modalités d'élaboration du RCI.



L'article 4 de l'arrêté du 4 janvier 2016 fixe à une année la durée minimale de conservation de toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées à chaque événement de sécurité, à l'exception, le cas échéant, des enregistrements vidéo, qui sont conservés au minimum cinq jours.



Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

Procédure de conduite des enquêtes reprenant :

- les modalités de recueil des faits et des témoignages ;
- les modalités d'élaboration des RCI ;
- les modalités de participation aux enquêtes judiciaires en cas d'accidents ;
- les modalités d'astreinte et de continuité de service.

**Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- exemple de rédaction d'un RCI.

|    |   |                          |
|---|---|--------------------------|
| Réglementation  |   |                          |
| Lien  | Titre   | Articles                 |
|    | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                          |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Chapitres V<br>Annexe II |
|   | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II                |
|  | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE | Point 4.2.3.5.           |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |                          |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |                          |

|  |  |   |
|--|--|---|
|   | <b>Surveillance</b>  |   |
|  | <b>Contrôle/Audit</b>  |   |
|   | <b>Points 6.1. et 6.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |   |
|   | <b>Objet</b>   |   |
| <p>On entend par <b>contrôle</b>, l'ensemble des dispositifs mis en place par le GI pour vérifier que son SGS est correctement appliqué à tous les processus et efficace.</p> <p>Le GI est garant de ces contrôles à la fois pour vérifier l'activité réalisée par ses propres soins mais aussi sur celle réalisée pour son compte par ses contractants, partenaires et fournisseurs (voir les fiches relatives aux contractants, partenaires et fournisseurs).</p> <p>Les contrôles doivent permettre de vérifier l'application du SGS et l'efficacité du système en s'assurant que les activités ferroviaires sont effectuées conformément aux règles de sécurité. Le contrôle permet de vérifier les mesures de sécurité de nature opérationnelle, organisationnelle et technique.</p> <p>Ils permettent également d'obtenir et de maintenir un bon niveau de la sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des installations et des outils ;</li> <li>- de l'organisation ;</li> <li>- des prescriptions réglementaires appliquées par les personnels.</li> </ul> <p>Le GI se doit de programmer et de réaliser des contrôles à intervalles réguliers et sans discontinuité.</p> <p>Il est fortement préconisé de vérifier l'efficacité et la qualité des contrôles par le contrôle de niveau supérieur.</p> <p>L'audit est un processus systématique, indépendant et documenté pour l'obtention d'informations probantes et leur évaluation objective afin de déterminer si les critères d'audit sont remplis.</p> <p>Les contrôles et audits doivent inclure l'efficacité de la stratégie relative aux FOH et viser la progression de la culture sécurité au sein de l'entité.</p> <p>Les contrôles et audits visant la mise en pratique des procédures par les agents opérationnels doivent permettre à terme de mieux les aider, d'accroître les performances et de cibler les formations au plus proche des besoins.</p> |  |   |
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des<br>gestionnaires de l'infrastructure   | <b>Surveillance</b><br><br><b>Contrôle/Audit</b>                             |  |



## Objectif

Les contrôles et audits sont deux processus complémentaires permettant la surveillance des activités. Ils doivent être adaptés à la taille, à l'activité et à l'organisation de l'entité.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Le contrôle est réalisé « en interne » par un ou plusieurs responsable(s) hiérarchique(s) ou fonctionnel(s).

L'audit d'une activité est réalisé par une ou des personnes « extérieures au service », en l'absence de lien hiérarchique entre auditeurs et audités. L'audit peut être réalisé par un organisme extérieur au GI.

Pour le contrôle comme pour l'audit, les responsables et/ou dirigeants doivent être identifiés et formés.

### Processus de contrôle

#### Stratégie et priorités en matière de contrôle

Cette tâche consiste à définir ou à actualiser la stratégie et les priorités quant aux procédures ou processus de sécurité (techniques, opérationnels, organisationnels) devant être contrôlés, au regard :

- de manière générale, de l'identification des domaines qui présentent les risques les plus importants ;
- des points de fragilité mis en évidence lors des contrôles et audits précédents ainsi que par les contrôles de l'EPSF, et par l'analyse des indicateurs de sécurité ;
- des recommandations et/ou résultats issus des plans d'actions sécurité ;
- des activités nouvelles et/ou ayant fait l'objet de modifications ou d'évolution ;
- des évolutions réglementaires et normatives.

Pour rappel, l'ensemble des processus du SGS doit être contrôlé sur la durée de validité de l'agrément de sécurité du GI pour bien mesurer l'efficacité du système.

#### Plans de contrôle

L'élaboration d'un plan de contrôle consiste à définir la méthode pour collecter, selon un planning défini, les informations permettant d'évaluer les processus et/ou procédures sélectionnées et renseigner les indicateurs associés



Elle comprend notamment :

- la sélection des procédures et processus devant faire l'objet du contrôle et le choix, parmi ces thèmes, de ceux pouvant prendre la forme d'un audit ;
- le rappel du référentiel relatif à ces procédures et processus ;
- la méthode adoptée pour mener les contrôles (revue documentaire, données informatiques, interrogation ou observation de personnels identifiés chez le GI ou chez des contractants, partenaires et fournisseurs, analyse systématique ou par sondage) et pour caractériser les indicateurs (exemple : Satisfaisant/Acceptable/Moyen/Insuffisant) ;
- l'identification de la personne chargée de réaliser le ou les contrôles.

### Mise en œuvre des plans de contrôle

Cette tâche consiste à mettre en œuvre le plan de contrôle défini précédemment. Les procédures mises en œuvre et leur maîtrise par les personnels sont vérifiées au cours d'entretiens, d'accompagnements, d'exercices pratiques ou lors des séances de formation continue.

### Traçabilité : enregistrement du processus de contrôle

Le processus de contrôle est documenté pour :

- prouver qu'il a été appliqué correctement ;
- identifier les écarts ;
- identifier les mesures correctives définies ;
- tracer la mise en œuvre des mesures correctives définies grâce à la définition :
  - d'une échéance de réalisation,
  - d'un responsable du suivi,
  - d'un descriptif de l'état d'avancement,
  - d'une vérification de résultat,
  - etc.

### Évaluation de l'efficacité du processus de contrôle

L'évolution des indicateurs, les résultats du REX et les contrôles et audits ultérieurs doivent permettre d'évaluer la pertinence et l'efficacité des contrôles et audits.

### Processus d'audit

Le GI se doit de programmer et de réaliser des audits. Le programme concernant le SGS doit couvrir l'ensemble de son contenu sur une période préalablement définie et n'excédant pas 5 ans. Il prend en compte les événements, les analyses d'accident, etc.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure de contrôle/d'audit ;
- moyens mis en œuvre pour réaliser ou faire réaliser les audits ;
- plan(s) de contrôle ;
- planning d'audit ;
- exemple d'outil de contrôle et/ou de fiche de contrôle avec les items contrôlés ;
- processus et/ou procédures mis en place pour contrôler ses activités, ses personnels et ses contractants, partenaires et fournisseurs à tous les niveaux hiérarchiques.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- plan d'audit prévisionnel et réalisé ;
- rapport d'audit de l'année précédente ;
- tableau des contrôles réalisés de l'année précédente avec les mesures correctives, etc.



## Réglementation

| Lien  | Titre  | Articles                  |
|---|--|---------------------------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen   | Chapitre IV               |
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne  |                           |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire  | Art. 9 - 17<br>Annexe III |
|  | Règlement (UE) 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien |                           |

|   |   |           |
|---|---|-----------|
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |           |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |           |
|  | Références normatives   |           |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |           |
| NF EN ISO 19011 :2011   | Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management  |           |

|  |   |
|--|---|
|   | <h2>Surveillance</h2>   |
|   | <h3>Plan d'actions<br/>Élaboration et suivi</h3>  |
|   | <p><b>Points 6.1. et 6.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b></p> <p><b>Objet</b></p> |
| <p>Le <b>plan d'actions</b>, qui doit être actualisé autant de fois que nécessaire, permet de mener les actions correctives faisant suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux écarts ou non-conformités détectés lors des contrôles et audits internes ou externes ;</li> <li>- aux REX, aux incidents, accidents, dysfonctionnements, etc.</li> </ul>  |   |
|    | <p><b>Objectif</b></p>  |
| <p>Un plan d'actions garantit la réalisation de l'ensemble des actions jusqu'au bouclage de celles-ci. Il permet d'identifier le ou les responsable(s) de chaque action. Il précise les délais et les priorités.</p>   |   |
|   | <p><b>Les éléments de gestion de la sécurité</b></p>  |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Le personnel qui détermine et/ou met en œuvre les actions correctives doit être identifié.</p> <p><b>Mise en œuvre</b></p> <p><b>Élaboration du plan d'actions</b></p> <p>Le plan d'action est élaboré à partir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des résultats des contrôles et audits internes ;</li> <li>- des résultats des contrôles, inspections et audits externes, notamment ceux de l'EPSF ;</li> <li>- de l'accidentologie (accidents, incidents, etc.).</li> </ul> |   |

Les actions issues des contrôles, inspections et audits peuvent être intégrées dans le plan d'action sécurité (PAS) au niveau du pilotage de l'entreprise.

### Suivi

Le suivi de l'avancement des actions est assuré lors des réunions ou revues sécurité ou spécifiques, par le biais d'indicateurs de suivi. Au cours de ces réunions, les actions peuvent être adaptées (par exemple des échéances peuvent être revues en cas de recrudescence de certains incidents, selon les résultats de contrôles, les modifications d'organisation, etc.) et/ou des actions supplémentaires peuvent être décidées.

### Bouclage

Lorsqu'une action est totalement terminée, elle est réputée « bouclée ».

### Contrôle de l'efficacité

Le processus de contrôle doit être utilisé pour vérifier la mise en œuvre correcte, la pertinence et l'efficacité des actions.



Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- processus d'élaboration de plan d'actions ;
- exemple vierge de plan d'actions.

#### Renouvellement :

- processus d'élaboration de plan d'actions ;
- plans d'actions précédents ;
- éléments d'analyse sur des exemples choisis.



#### Réglementation

| Lien  | Titre  | Articles    |
|---|--|-------------|
|  | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen | Chapitre IV |

|   |  |                           |
|---|--|---------------------------|
|    | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne  |                           |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire  | Art. 9 - 17<br>Annexe III |
|    | Règlement (UE) 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien |                           |
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité  | Annexe II                 |
|   | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |                           |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |                           |
|  | <b>Références normatives</b>   |                           |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>   |                           |
| NF EN ISO 19011 :2011   | Lignes directrices pour l'audit des systèmes de management   |                           |

|   |  |   |
|---|--|---|
|    | <h2>Retour d'expérience</h2>   |   |
|    | <h3>Point 7.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>                |   |
|    | <h3>Objet</h3>   |   |
| <p>Le <b>retour d'expérience</b> (REX) est un dispositif d'analyse de l'activité mis en œuvre pour prévenir le retour d'événements (accidents, incidents, et précurseurs) présentant des risques pour la sécurité et/ou améliorer le niveau de sécurité.</p> <p>Le REX contribue à l'identification des points de fragilité affectant la sécurité et sa gestion concernant les activités du GI. Il permet, avec le support du registre des dangers, d'identifier les faiblesses du SGS. Chaque évènement de sécurité doit pouvoir être rattaché à un ou plusieurs processus du SGS.</p> |  |   |
|    | <h3>Objectif</h3>  |   |
| <p>Les résultats attendus du REX sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diminuer (voire éviter), en nombre et/ou gravité, les dysfonctionnements du système ferroviaire (hommes, installations, procédures, environnement) pouvant impacter la sécurité ;</li> <li>- contribuer à la prise des mesures les plus efficaces pour maîtriser les risques au niveau le plus approprié du cycle de vie des systèmes ferroviaires (conception, réalisation, exploitation, maintenance).</li> </ul>   |  |   |
|    | <h3>Les éléments de gestion de la sécurité</h3>                                      |   |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Le REX repose d'abord sur l'observation et la vigilance opérationnelle de chacun et le partage de la connaissance par tous ceux qui sont concernés.</p> <p>Les personnels impliqués à tous les niveaux hiérarchiques doivent être identifiés et formés pour collecter et analyser les évènements.</p>   |  |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>   | <p>Retour d'expérience</p> <p>Tirer des enseignements des accidents et incidents</p> |  |

## Champs du REX

La procédure relative au REX doit définir les éléments à prendre en considération dans les champs technique, organisationnel, humain et environnemental en tenant compte des interfaces entre ces champs.

### Champ technique (les équipements fixes ou mobiles)

Le REX doit prendre en considération selon l'équipement : la typologie, les fonctions requises, les conditions de fonctionnement prévues et réelles lors de l'événement et les éventuelles causes constatées.

### Champ organisationnel (les règles, processus et procédures)

Le REX doit prendre en considération pour chaque processus : les textes de référence, la répartition théorique et réelle des responsabilités et des tâches, les entités en interface et les éventuelles causes constatées.

### Champ humain (les personnels, les dirigeants, les contractants, partenaires et fournisseurs, etc.)

Le REX doit prendre en considération : les caractéristiques du poste ou de la mission impliquée (horaires, roulement, etc.), la description des tâches prévues et réelles, les caractéristiques professionnelles, les conditions de formation et le comportement des personnels impliqués, l'exercice du management dans l'entité concernée et les éventuelles causes constatées.

### Champ environnemental (les facteurs externes)

Le REX doit prendre en considération : les conditions météorologiques, physiques, sociologiques, industrielles, les comportements de tiers (circulations routières, actes de malveillance, etc.) et les facteurs externes (éclairage, interventions autres que celle du GI, etc.).

## Interfaces

Ces champs sont généralement interdépendants, aussi le REX doit-il, dans une vision systémique, prendre en compte leurs interfaces, tant au niveau de l'analyse des événements que de la détermination des mesures en découlant.

## Mise en œuvre

Les FOH doivent impérativement être pris en compte dans les REX. Il est important d'associer le REX au principe de non-sanction des erreurs (culture juste). Une organisation fiable n'est pas une organisation qui ne commet jamais d'erreurs mais qui sait, en revanche, en tirer les enseignements qui s'imposent.

Le REX repose sur l'hypothèse de reproductibilité des événements. En ramenant le passé au présent, le REX tente d'éviter la survenance d'incidents/accidents par l'étude d'événements antérieurs de même nature.

Le processus du REX reprend les étapes suivantes :

- identifier des événements reprenant a minima ceux correspondant aux indicateurs de sécurité ;
- s'appuyer de façon exhaustive (y compris au travers de déclarations spontanées des personnels qu'il convient de favoriser et d'encourager) sur des éléments factuels, dans les différents champs du REX, nécessaires à la description et à la compréhension de l'événement ;
- enregistrer et conserver les informations recueillies, ainsi que les pièces ayant servi à l'analyse ;
- analyser et mettre en évidence toutes les causes ayant contribué à la survenue de l'événement. Cette analyse permet d'approfondir l'événement, de l'expliquer, d'identifier les écarts et d'établir les liens entre les différentes informations (lorsqu'un événement est susceptible de concerner plusieurs GI et EF, l'analyse doit être conduite en commun) ;
- exploiter les informations et tirer des enseignements afin de signaler les faiblesses que le REX met en évidence et les évolutions dont il montre la nécessité. Si le REX identifie des dysfonctionnements aux interfaces pouvant affecter la sécurité, le GI doit informer les autres GI et EF concernés, l'EPSF et, le cas échéant, le service chargé de la gestion des circulations de SNCF Réseau et/ou d'autres GI.

Le champ du REX doit prendre en compte les situations en interface avec les autres entités. Selon ce principe, la participation au REX système au niveau local et les réunions organisées par l'EPSF doivent être un élément du processus de REX du GI.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

La procédure relative au REX doit présenter :

- les personnels concernés et les responsables du REX ;
- les critères permettant de déterminer les événements à recueillir ;
- le processus de formation des personnels concernés et responsables du REX ;
- les modalités de mise en œuvre et les outils de chaque étape du processus ;
- un modèle de dossier REX et de fiche REX ;
- les modalités de diffusion et de prise en compte du REX auprès du personnel concerné.

#### **Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- exemples de dossiers d'analyse REX et éventuellement de fiches REX ;
- extrait du support de recueils des événements sur l'année précédant le renouvellement.

|    | Réglementation   |                      |
|---|--|----------------------|
| Lien  | Titre  | Articles             |
|    | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne  |                      |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire  | Art. 9<br>Annexe III |
|    | Règlement (UE) 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien |                      |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité  | Annexe II            |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |                      |

|   |   |
|---|---|
|    | <h2>Retour d'expérience</h2>  |
|   | <h3>Amélioration continue</h3>  |
|    | <h3>Point 7.2. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>   |
|    | <p style="text-align: center;"><b>Objet</b></p> <p>L'amélioration continue est l'un des piliers essentiels sur lequel le GI doit s'appuyer pour permettre une efficacité optimale de son SGS.</p> <p>En dehors de l'analyse et des actions issues du REX (voir fiche <a href="#">30</a>), des contrôles/audits (voir fiches <a href="#">28</a> et <a href="#">29</a>), des réflexions et échanges découlant de la consultation du personnel et d'autres parties (voir fiche <a href="#">6</a>) et des discussions au travers des revues de direction (voir fiche <a href="#">10</a>), l'amélioration continue doit reposer de façon générale sur une réflexion et des actions menées sur les <b>divers thèmes</b> qui composent le système de la gestion de la sécurité.</p> <p>L'amélioration continue passe naturellement par une formation efficace de tout le personnel concerné par la sécurité et sa gestion (voir fiches relatives à la gestion des compétences).</p> <p>La recherche permanente d'une meilleure connaissance et compréhension des diverses thématiques qui concernent la sécurité et sa gestion doit permettre d'aboutir à des actions concrètes d'amélioration continue.</p> <p>La politique de sécurité (voir fiche <a href="#">3</a>) comporte un engagement d'améliorer constamment le SGS.</p> |
|  | <p><b>Objectif</b></p>  |
|   | <p>L'amélioration continue est une démarche globale, permanente visant à réduire les dysfonctionnements des processus d'une entité ou en accroître les performances en promouvant la culture sécurité afin de mieux en maîtriser les risques.</p>   |



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

La direction du GI doit fournir les moyens afin de pouvoir inciter tout le personnel concerné par la sécurité et sa gestion à s'impliquer dans le domaine de l'amélioration continue.

### Mise en œuvre

L'amélioration continue passe souvent par une réflexion collective, pour laquelle l'encadrement supérieur doit être moteur.

L'encadrement supérieur doit envisager l'amélioration continue comme une stratégie d'investissement à court, moyen et long terme, y adhérer et l'encourager.

Le GI établit une véritable stratégie dans le domaine de l'amélioration continue visant à améliorer de façon permanente la culture sécurité en intégrant les FOH (voir fiche [11](#)).

L'amélioration des processus relatifs aux FOH fait partie intégrante de l'amélioration continue du SGS.

L'amélioration continue doit ainsi intégrer une mesure du niveau de la culture sécurité chez le personnel de l'entité concernée par la sécurité et sa gestion (enquête ou autre). Cette mesure est également partagée dans l'ensemble de l'organisation et par tous dans un souci de culture sécurité partagée.

Il existe :

- une procédure montrant que l'amélioration continue du SGS est bien mise en œuvre ;
- un processus d'évaluation continue des mesures d'amélioration de la sécurité.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure décrivant la mise en œuvre de l'amélioration continue.

### Renouvellement :

- document fourni lors de la demande initiale actualisé ;
- éléments de preuve de l'implication de l'encadrement et de la participation de tout le personnel concerné par la sécurité et sa gestion dans le processus d'amélioration continue ;
- autodiagnostic tiré de l'analyse de l'activité et identification des domaines (ou processus) du SGS présentant des faiblesses et ceux plus robustes. L'autodiagnostic doit être accompagné d'une note précisant les moyens mis en œuvre.

|    | Réglementation   |                      |
|---|--|----------------------|
| Lien  | Titre  | Articles             |
|    | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne  |                      |
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire  | Art. 9<br>Annexe III |
|    | Règlement (UE) 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien |                      |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité  | Annexe II            |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |                      |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |                      |

|  |  |   |
|--|--|---|
|   | <h2 style="text-align: center;">Identification et gestion des risques</h2>   |   |
|   | <h3 style="text-align: center;">Mesures à prendre pour face aux risques</h3>   |   |
|   | <h3 style="text-align: center;">Point 3.1. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3>  |   |
|  | <h3 style="text-align: center;">Objet</h3>   |   |
| <p>Les risques ferroviaires peuvent avoir des conséquences sur les personnels, les usagers, les tiers, l'environnement et le GI lui-même.</p> <p>Leur origine peut être liée aux systèmes techniques, à l'environnement (au sens large : risques naturels, technologiques ainsi que les autres acteurs en interfaces avec le GI) ainsi qu'aux FOH.</p> <p>La responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire incombe en partie au GI. Ceci l'oblige à mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'identification et à la maîtrise des risques liés à son activité.</p> <p>La gestion des risques constitue donc un élément déterminant de tout SGS.</p> <p>La <b>gestion des risques</b> est l'analyse systématique de tous les risques liés à l'activité qu'ils soient d'ordre technique, organisationnels ou humains. L'analyse doit être menée au sein de l'organisation ainsi qu'au niveau de son environnement, des interfaces et des tiers. Les risques font l'objet d'une étude appropriée en lien avec l'organisation mise en place (voir fiche <a href="#">1</a>) et dans le respect du maintien d'un environnement de travail sûr pour lequel les FOH sont pris en compte, notamment pour ce qui concerne la conception du poste de travail et la fatigue des acteurs qui peuvent influencer sur la sécurité ferroviaire et sa gestion (voir fiche <a href="#">11</a>). Analysés avant toute mise en place d'un changement (voir fiche <a href="#">33</a>), les risques et leurs mesures d'atténuations devront être contrôlés.</p> <p>Le <b>registre des dangers</b> permet de consigner et référencer les dangers identifiés, les mesures qui y sont liées, leurs origines et les coordonnées du responsable qui doit les gérer. Il est tenu en permanence à jour par le GI. Tout changement doit être analysé (voir fiche <a href="#">33</a>), documenté et prendre en considération les FOH pouvant y être liés.</p> <p>Le registre des dangers est une pièce majeure qui présente l'ensemble des dangers identifiés et classés par activités. Ils portent sur les éléments de conception/construction de la ligne et de ses interfaces que sur les événements potentiels en phase avec son exploitation/maintenance ainsi que toutes les mesures de sécurité et les hypothèses systémiques associées à ceux-ci.</p> |  |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>  | <p style="text-align: center;"><b>Identification et gestion des risques</b></p> <p style="text-align: center;">Mesures à prendre pour faire face aux risques</p> |  |

Pour cela, un exemple de système codifié découlant de l'utilisation de la norme NF EN 50126 permet d'estimer le niveau de gravité et la fréquence ainsi que la matrice d'évaluation des risques associés



## Objectif

La gestion des risques est une démarche qui consiste à identifier, prévenir et résoudre les risques (ou les diminuer à un niveau acceptable) qui peuvent surgir dans le cadre des activités du GI en raison notamment de la nature de ses activités qu'elles soient de conception ou de maintenance des installations, de son organisation, de son personnel, de son matériel ou encore de sa politique ou de l'environnement.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

Les personnes impliquées dans l'identification et la gestion des risques ainsi que leur niveau de compétences/d'expertise requise sont identifiées dans le SGS, notamment au travers de la description des processus liés aux activités du GI ainsi que dans les fiches de missions. Elles disposent des moyens pour piloter et mettre en œuvre le processus de gestion des risques et en y faisant adhérer le personnel impliqué.

Le (ou les) experts, au sens du règlement (UE) n° 402/2013, doivent être désignés dès que l'objet du changement est identifié. La plus-value de la méthode réside essentiellement dans l'analyse collective du changement.

### Mise en œuvre

Les critères suivants donnent une interprétation pratique des exigences générales d'identification des risques et de leur prise en compte :

- identifier tous les dangers raisonnablement prévisibles, les catégories de risques pour l'ensemble du système et du personnel évalué, de ses opérations, de ses fonctions et la manière dont ces éléments sont communiqués au personnel en charge de mettre en place les mesures de couverture des risques ;
- la preuve que les risques associés aux FOH sont pris en considération dans les appréciations des risques. La stratégie relative aux FOH doit montrer comment et dans quels cas les FOH font partie intégrante du processus d'appréciation des risques à l'aide de méthodes et d'expertises appropriées. Il doit être recensé les risques FOH tels que la charge de travail (fatigue engendrée), la conception du poste de travail (ergonomie) ;

- intégration des contraintes exportées issues des autorisations des matériels roulants et infrastructures dans les documents d'exploitation et de maintenance ;
- analyser et évaluer les risques identifiés et en définir le niveau d'acceptabilité ;
- mettre en œuvre des mesures de sécurité et de contrôle visant à réduire les risques détectés (dans la limite des responsabilités du GI) et indiquer comment les processus et procédures sont actualisés ;
- démontrer l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques ainsi que la consultation des tiers qui en a été faite ;
- démontrer comment les résultats de l'évaluation des risques sont communiqués (organisation et transmission de l'information, de la communication et de l'animation de la prévention).

L'analyse des risques doit être le cœur du SGS, elle doit permettre d'améliorer continuellement le niveau de sécurité. Tout évènement de sécurité doit pouvoir être analysé au regard des risques préalablement identifiés, afin d'identifier les axes d'amélioration par rapport aux barrières qui auraient été défaillantes.

Une procédure doit présenter la mise en œuvre des modalités ci-dessus. Le GI se doit d'identifier ses dangers et de les maîtriser. Lors des contrôles de l'EPSF, les inspecteurs pourront être amenés à demander comment un risque spécifique ou plus global est maîtrisé.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

- document présentant la preuve de la sensibilisation des dirigeants et du personnel à la démarche de maîtrise des risques ;
- procédure documentée ;
- matrice d'évaluation des risques et mesures d'atténuations documentées ;
- processus et stratégie de participation des tiers aux interfaces (notamment les EF circulant sur le réseau du GI et les GI voisins) et du personnel ;
- registre(s) des dangers.

#### **Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- preuve de l'animation de la prévention des risques, formation, communication et sensibilisation interne ;
- registre(s) des dangers à jour accompagné d'un document de synthèse des principales évolutions ;
- résultats de l'analyse de risque accompagnés des rapports d'organismes d'appréciation des risques si applicable.

|  <b>Réglementation</b>        |   |   |                      |
|--|---|---|----------------------|
| Lien   | Titre   |   | Articles             |
|                               | Directive 89/391/CE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail                                  |   |                      |
|                               | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |   |                      |
|                               | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   |   | Art. 9<br>Annexe III |
|                              | Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 |   | Annexe I             |
|                             | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité                                 |   | Annexe II            |
|                             | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |                      |
|                             | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |   |                      |
|  <b>Documents de l'EPSF</b> |   |   |                      |
| Lien   | Référence   | Titre   |                      |
|                             | Guide 010   | Guide à l'usage des demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable |                      |

|   |   |
|---|---|
|  | <b>Références normatives</b>  |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |
| NF EN 50126<br>2000<br>EN 50126-1<br>EN 50126-2<br>2017                           | Applications ferroviaires : spécification et démonstration de la fiabilité de disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FMDS). |

|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <b>Identification et gestion des risques</b>  |  |
|   | <b>Gestion du changement</b>  |  |
|    | <b>Point 5.4. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b>   |  |
|    | <p><b>Objet</b></p> <p>Le SGS doit présenter les moyens et procédures mis en œuvre par le GI pour assurer la maîtrise des risques issus de tout changement ayant un impact sur des éléments du système ferroviaire placés sous son contrôle.</p> <p>Le SGS doit notamment expliquer comment en cas de changement, le niveau de sécurité est maintenu voire amélioré y compris pour les interfaces et les opérations réalisées par des contractants, partenaires et fournisseurs.</p> <p>Des risques nouveaux ou temporaires peuvent apparaître pour de nombreuses raisons : humaines, techniques, organisationnelles, réglementaires, environnementales, etc.</p> <p>Voici quelques exemples de changements :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- changement de mode opératoire, de modalités de formation ;</li> <li>- changement de type ou modification de matériels, modification d'un poste de travail ou de planification des équipes, de systèmes techniques, d'installations fixes ;</li> <li>- changement d'organisation, de process ou de procédure, etc.</li> </ul> |  |
|  | <b>Objectif</b>   |  |
|   | <p>L'application du processus de gestion des risques présenté dans la méthode de sécurité commune (MSC) portée par le règlement (UE) n° 402/2013 doit permettre de maîtriser les risques liés au changement que rencontre l'organisation ainsi qu'à toutes ses interfaces. Ce processus implique l'analyse des questions de culture sécurité liées au changement, par exemple au niveau de l'adéquation des règles.</p>   |  |



### Personnel concerné

Au moins un dirigeant, ou un responsable de l'entité concernée, est identifié pour piloter ou mettre en œuvre le processus de gestion des changements. Le (ou les) experts, au sens du règlement (UE) n° 402/2013 doivent être identifiés ainsi que le personnel en charge du contrôle du changement. Le personnel concerné par le changement doit être consulté pendant le processus de gestion de ce dernier et cela dès la phase de « conception » du changement.

### Mise en œuvre

La gestion des changements repose sur les mêmes principes méthodologiques d'identification des dangers, d'évaluation et de maîtrise des risques et implique d'être appuyée par une analyse des questions liées aux FOH.,

Les principes de la MSC définie par le règlement (UE) n° 402/2013 sont les suivants (voir schéma récapitulatif en annexe à la présente fiche).

Tous les dangers identifiés doivent être intégrés dans le registre des dangers. Ce dernier fait état de l'avancement de la surveillance et du contrôle des risques liés aux dangers identifiés. Une fois que la solution retenue pour répondre au changement est mise en œuvre, le GI continue de mettre à jour le registre des dangers en tant que partie intégrante de son SGS.

Afin de couvrir les dangers identifiés, le proposant (la personne désignée au sein du GI pour piloter le changement) peut avoir recours à trois méthodes :

#### 1. Application de règles de l'art existantes

Les règles de l'art existantes sont constituées par :

- les STI et normes associées ;
- les règles nationales notifiées ;
- les MAC à destination des demandeurs publiés sur le site internet de l'EPSF ;
- tout autre document dont l'application est largement reconnue dans le domaine ferroviaire et pertinent pour la maîtrise des dangers concernés ;

sur demande, elles doivent être mises à la disposition des organismes d'évaluation.

Le proposant examine si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers identifiés peuvent être couverts par l'application de règles de l'art.

À la suite de l'application des règles de l'art adéquates :

- soit l'ensemble des dangers identifiés est couvert ;
- soit le GI devra définir des mesures complémentaires en application des principes 2 et 3.

## 2. Comparaison avec un système de référence

Le proposant examine si l'un, plusieurs ou l'ensemble des dangers identifiés peuvent être couverts par un système ou une organisation similaire qui pourrait servir de système de référence.

Ce système de référence peut être identifié chez le GI, sur le réseau du système ferroviaire français ou sur l'un des réseaux de l'Union européenne ou des États appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Il devra alors démontrer que la solution qu'il envisage de mettre en œuvre :

- soit est équivalente au système de référence retenu ;
- soit qu'elle atteint au moins le même niveau de sécurité que le système de référence, si la solution envisagée s'écarte du système de référence.

Tout système de référence remplit au moins les exigences suivantes :

- il a déjà été prouvé lors de son utilisation qu'il présente un niveau de sécurité acceptable, et il pourrait donc encore être accepté dans l'État membre où le changement doit être introduit ;
- ses fonctions et ses interfaces sont semblables à celles du système évalué ;
- il est utilisé dans des conditions opérationnelles semblables à celles du système évalué ;
- il est utilisé dans des conditions environnementales semblables à celles du système évalué.

Si le (ou les) danger(s) identifié(s) ne peu(vent) pas être intégralement couverts par comparaison à un système de référence, le proposant devra définir des mesures complémentaires en application des principes 1 et 3.

## 3. Estimation et évaluation explicite des risques

Si les dangers identifiés ne sont pas couverts par l'application des principes 1 et 2, l'acceptabilité des risques devra être démontrée par le proposant par l'estimation et l'évaluation explicite des risques.

Le processus de gestion des risques mis en œuvre doit respecter les principes fixés par l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013.

Si le changement est considéré comme significatif, un organisme d'évaluation indépendant doit intervenir.

L'organisme d'évaluation indépendant choisi doit être accrédité suivant les exigences de la norme ISO/IEC 17020 : 2012 « *Évaluation de la conformité - Exigences pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection* » et de ses modifications ultérieures.

Le rapport d'évaluation de la sécurité, établi par l'organisme indépendant, porte sur l'application du processus de gestion des risques et sur les résultats de ce processus. Le rapport doit comporter au minimum les informations mentionnées à l'annexe III du règlement (UE) n° 402/2013.

Cette méthode doit être appliquée à tout changement de nature organisationnelle, opérationnelle ou technique, que ce changement soit à l'initiative du GI ou pas (évolution réglementaire par exemple).

La procédure de mise en œuvre du règlement (UE) n° 402/2013 doit présenter :

- les modalités de détection des changements pouvant provoquer de nouveaux dangers ;
- les différentes étapes du processus d'évaluation de la nature de la modification ;
- les modalités de l'évaluation indépendante ;
- la traçabilité du processus ;
- le suivi de la mise en œuvre et le REX des solutions retenues pour répondre au changement.

La procédure tient compte des risques induits par l'activité du GI mais également des risques aux interfaces. Une approche systématique en matière de FOH doit être intégrée dans l'analyse des risques.

Afin de qualifier la nature de ses changements, le GI peut s'inspirer de la MEIC présentée dans l'annexe 1 du guide 010 de l'EPSF.

À noter que lorsqu'un changement est déclaré significatif, le processus de gestion des risques du règlement (UE) n° 402/2013 doit être appliqué.



#### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

##### **Demande initiale :**

- procédure de mise en œuvre du règlement (UE) n° 402/2013 ;
- critères de sélection des experts intervenants dans le cadre de l'application du règlement (UE) n° 402/2013 ;
- registre des dangers initial ;
- processus de mise en œuvre des STI pertinentes, règles nationales et suivi de leur évolution.

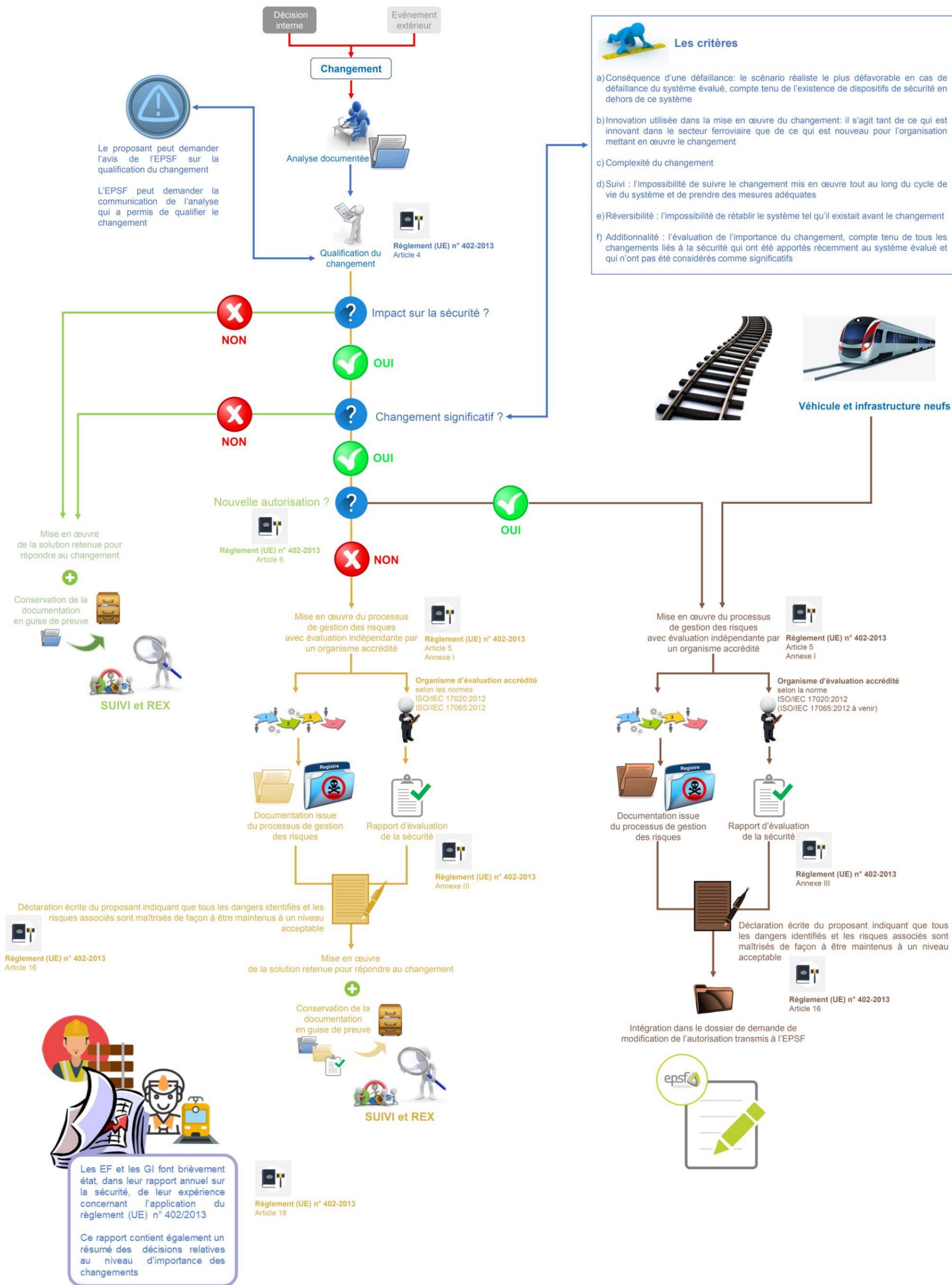
##### **Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- dossier(s) d'appréciation des risques dans le cadre d'un changement (compte-rendu de l'étude du changement, avis de l'expert, rétroplanning...) ;
- registre des dangers mis à jour ;
- liste des changements en précisant leur nature et leur importance.

|  <b>Réglementation</b>        |   |   |
|--|---|---|
| <b>Lien</b>  | <b>Titre</b>  | <b>Articles</b>   |
|                               | Directive 89/391/CE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail                                  |   |
|                               | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |   |
|                               | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III  |
|                              | Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 |   |
|                             | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité                                 | Annexe II   |
|                             | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |
|                             | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |   |
|  <b>Documents de l'EPSF</b> |   |   |
| <b>Lien</b>  | <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |
|                             | Guide 010   | Guide à l'usage des demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable (annexe 1 – MEIC) |

|  | Références normatives   |  |
|---|---|--|
| Référence   | Titre   |  |
| NF EN 50126<br>2000<br>EN 50126-1<br>EN 50126-2<br>2017                           | Applications ferroviaires : spécification et démonstration de la fiabilité de disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FMDS). |  |
| ISO/IEC 17020 :<br>2012   | Évaluation de la conformité - Exigences pour le fonctionnement de différents types d'organismes procédant à l'inspection.                   |  |

# Annexe - Principes du règlement (UE) n° 402/2013



|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <h2 style="text-align: center;">Identification et gestion des risques</h2>  |  |
|    | <h3 style="text-align: center;">Gestion des risques liés aux interfaces<br/>(internes et externes)</h3>   |  |
|    | <h3 style="text-align: center;">Point 3.1. de l'annexe II du règlement délégué<br/>(UE) 2018/762</h3>   |  |
|   | <p><b>Objet</b></p> <p>Le GI doit prendre en compte dans son appréciation des risques, ceux liés aux interfaces internes ou externes de ses activités. Cette appréciation doit tenir compte notamment des relations avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les autres acteurs du système ferroviaires (entreprises ferroviaires, GI voisins, chantiers de travaux, entreprises autorisées, ECE, contractants, partenaires et fournisseurs) ;</li> <li>- les autorités administratives et locales (interfaces routières notamment), les services d'urgence (par exemple vis-à-vis du PIS) ;</li> <li>- ses différents services pour les interfaces internes (conception, communication, veille, FOH, etc.) ;</li> <li>- les utilisateurs des passages à niveaux ;</li> <li>- les personnes non autorisées ;</li> <li>- les tiers ;</li> <li>- l'environnement.</li> </ul> |  |
|  | <p><b>Objectif</b></p>  |  |
|   | <p>Les risques liés aux interfaces externes et internes des activités du GI doivent être identifiés afin d'en assurer la maîtrise.</p>  |  |
|  | <p><b>Les éléments de gestion de la sécurité</b></p>  |  |
|   | <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Au moins un dirigeant ou un responsable identifié pour piloter ou mettre en œuvre le processus de gestion des risques liés aux interfaces.</p>  |  |

## Mise en œuvre

Les interfaces sont nombreuses au sein du système ferroviaire. Elles existent entre acteurs (coactivité, sous-traitance, etc.), entre les réseaux (urbains, péri-urbains et réseau ferroviaire du système ferroviaire français, transfrontaliers, ITE, réseaux des ports maritimes), entre différents systèmes techniques, mais également au sein du GI lui-même (entre les différents services par exemple, les équipes...), etc. Il est essentiel de les identifier de manière exhaustive, avant de décliner leur fonctionnement dans des procédures partagées entre chaque responsable concerné.

Une procédure doit présenter la mise en œuvre des modalités suivantes :

- identifier tous les dangers raisonnablement prévisibles, les catégories de risques et risques pour l'ensemble du système évalué aux interfaces des activités, internes ou externes, avec des tiers et d'autres parties extérieures au système ferroviaire en y intégrant les FOH ;
- intégrer les contraintes exportées issues des autorisations des matériels roulants et des infrastructures dans les documents d'exploitation et de maintenance ;
- veiller à ce que les risques introduits par les contractants, partenaires et fournisseurs, y compris leurs sous-traitants, soient également gérés conformément au point 2 de l'article 5 du règlement (UE) n° 402/2013 ;
- gérer les interfaces dans la mise en œuvre des mesures de sécurité, informer tous les acteurs concernés par le problème en identifiant clairement les responsabilités et s'assurer qu'ils ont pris les mesures de sécurité relevant de leur domaine conformément au point 1.2 de l'annexe 1 du règlement (UE) n° 402/2013.

Cette procédure intègre les risques liés aux interfaces avec les gestionnaires des ouvrages et réseaux (axe routier, canalisation, ligne électrique, etc.), que ce soit au niveau aérien ou souterrain.

Il est conseillé de mettre en place une « revue » d'interface à échéance régulière pour notamment analyser et éventuellement adapter le fonctionnement du SGS avec chacune des entités en interface. Cette revue est l'occasion d'identifier les risques dans le cadre :

- d'un bilan des résultats des audits et des inspections et contrôles réalisés auprès des entités concernées ;
- d'un passage en revue des éventuelles modifications apportées aux organigrammes de ces entités et anticiper les évolutions des organisations à venir ;
- d'un bilan des actions sécurité impactant plusieurs entités ;
- d'un état de la veille réglementaire sur les activités de ces entités en interface ;
- des REX consécutifs à la réalisation d'exercices aux interfaces des différents GI ou autres entités.



Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure documentée ;
- registre des dangers initial ;
- matrice d'évaluation des risques et mesures de sécurité associées.

**Renouvellement :**

- procédure documentée ;
- registre des dangers à jour accompagné d'un document de synthèse des principales évolutions ;
- matrice d'évaluation des risques et mesures de sécurité associées ;
- document présentant la sensibilisation des dirigeants et du personnel à la démarche.

|  <b>Réglementation</b> |   |   |
|---|---|---|
| <b>Lien</b>   | <b>Titre</b>  | <b>Articles</b>                                 |
|                        | Directive 89/391/CE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail                                  |   |
|                       | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |   |
|                      | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   |   |
|                      | Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 | Art. 5<br>Point 2<br><br>Annexe I<br>Point 1.2. |
|                      | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité                                 | Annexe II                                       |
|                      | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |
|                      | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
|   | <h2 style="text-align: center;">Gestion documentaire et de l'information</h2>                     |  |
|  | <h3 style="text-align: center;">Information et communication</h3>                                 |  |
|   | <h3 style="text-align: center;">Point 4.4. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3> |  |
|   | <h4>Objet</h4>  |  |
| <p>L'information et la communication qui concernent la sécurité comprennent les informations permanentes, pré-opérationnelles et opérationnelles (y compris les communications de sécurité) échangées au sein de l'organisation de chaque GI, avec les autres EF et avec les contractants, partenaires et fournisseurs.</p> <p>L'information et la communication sécurité doivent être à jour et parvenir en temps utile à tous les acteurs concernés.</p> <p>Le GI doit veiller à la qualité de l'information et de la communication, qu'elle soit descendante ou ascendante.</p> |   |  |
|   | <h4>Objectif</h4>   |  |
| <p>Les procédures de mise en œuvre de l'information et de la communication concernant la sécurité ferroviaire doivent permettre d'écartier les risques liés à l'absence d'information ou à la diffusion d'informations imprécises, erronées, obsolètes, incomplètes ou non actualisées.</p>  |   |  |
|   | <h4>Les éléments de gestion de la sécurité</h4>   |  |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Les personnels concernés par l'information sécurité sont le (ou les) correspondant(s), aptes à prendre en charge un problème ou à exploiter une information fournie. Ces correspondants sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le (ou les) responsable(s) de la réception et de la diffusion des informations de sécurité vers le personnel intéressé. Ces responsables sont identifiés ;</li> </ul>  |   |  |

- les opérateurs de sécurité identifiés, formés, habilités ou certifiés ;
- les éventuels contractants, partenaires et fournisseurs.

### **Mise en œuvre**

Les informations de sécurité sont classées en quatre catégories :

- les informations permanentes ;
- les informations pré-opérationnelles ;
- les informations opérationnelles ;
- les communications de sécurité ferroviaire.

### **Informations permanentes**

Le SGS fait partie de l'information permanente. Il est mis à disposition des dirigeants et responsables dans le domaine de la sécurité et sa gestion. Certains éléments (fiche REX, PAS, etc.) sont portés à la connaissance des opérateurs de sécurité.

Les autres informations permanentes figurent par exemple dans la documentation d'exploitation remise par le GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations aux EF (CLE, etc.) ainsi que dans le registre d'infrastructure établi par SNCF Réseau qui regroupe les informations concernant le réseau du système ferroviaire français.

À titre d'exemple, pour le réseau ferré national, SNCF Réseau précise, dans le document d'utilisation du réseau RFN-IG-AG 07 A-05-n° 001 « Gestion et fourniture aux opérateurs ferroviaires de documents de sécurité et présentation des sites desservis » la liste des documents concernés et les modalités de diffusion.

### **Informations pré-opérationnelles**

Les informations pré-opérationnelles comprennent par exemple les documents concernant les installations : les limitations temporaires de vitesse prévues, les informations relatives aux modifications de l'infrastructure, la présence de chantiers de travaux, les restrictions de gabarit, les conséquences de perturbations : détournement des trains, mise en place de VUT.

Les processus mis en place pour porter les informations pré-opérationnelles à la connaissance des responsables concernés, des opérateurs de sécurité et éventuellement des contractants, partenaires et fournisseurs sont décrits dans le SGS.

### **Informations opérationnelles**

Pour assurer le bon fonctionnement des échanges d'informations opérationnelles entre le service du GI chargé de la gestion des circulations et les EF.

- le service du GI chargé de la gestion des circulations transmet à chaque EF les coordonnées des correspondants opérationnels désignés ;
- chaque EF fournit au GI les coordonnées du correspondant identifié et habilité à joindre en cas de perturbation de service, pendant et en dehors des heures habituelles de travail.

Le SGS (ou une procédure opérationnelle) décrit le ou les processus mis en place pour échanger les informations opérationnelles entre les représentants des GI, les responsables des opérateurs de sécurité concernés et éventuellement les contractants, partenaires et fournisseurs. Une procédure opérationnelle précise les coordonnées des différents correspondants des EF.

À titre d'exemple, pour le réseau ferré national, SNCF Réseau fixe, dans le document d'exploitation RFN-CG-SE 00 A-00-n° 004 « *Procédures de communication* », le système de communication conventionnel, précisant les principes devant être respectés pour échanger des communications de sécurité entre les acteurs de la sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment les moyens devant être utilisés pour échanger entre le service chargé de la gestion des circulations et les autres EF.

### Les communications de sécurité ferroviaire

Les communications de sécurité portent sur la fourniture ou l'échange d'informations concernant l'exploitation. Elles interviennent dans les relations :

- des opérateurs sécurité au sein de la même organisation ;
- avec les éventuels contractants, partenaires et fournisseurs ;
- entre les opérateurs sécurité du GI et ceux des EF (ou OP) ainsi que le cas échéant entre les opérateurs des GI pour l'exécution des missions de sécurité.

Les informations transmises dans les communications de sécurité et leur forme sont définies :

- dans la documentation d'exploitation ;
- dans la documentation interne des EF.

Le GI précise dans le SGS (ou une procédure opérationnelle) la forme des communications de sécurité, leur contenu, les conditions de leur réalisation et de leur traitement.

Il doit exister une procédure qui concerne la gestion des systèmes d'information.

Conformément à l'article 4.6.2 de la STI OPE, le SGS (ou une procédure opérationnelle) doit préciser les modalités de vérification de la maîtrise de la langue française.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### **Demande initiale :**

- Procédure de mise en œuvre contenant les différents canaux de communication ;
- Procédure(s) de mise en œuvre décrivant les modalités de réception et de transmission des avis qui concernent la sécurité et contenant les différents formulaires de communication.

**Renouvellement :**

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- exemples d'éléments du SGS portés à la connaissance des opérateurs sécurité ;
- compte-rendu des réunions ou revues de suivi, d'analyse.

|  <b>Réglementation</b> |   |   |
|---|---|---|
| Lien  | Titre   | Articles  |
|                        | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen  | Annexe II                                       |
|                        | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |   |
|                       | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III                            |
|                      | Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009   | Art. 5<br>Point 2<br><br>Annexe I<br>Point 1.2. |
|                      | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II                                       |
|                      | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |   |
|                      | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |   |

|   |   |                             |  |
|---|---|-----------------------------|--|
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire |                             |  |
|  | Documents d'exploitation publié par SNCF Réseau   |                             |  |
| <b>Lien</b>   | <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>                |  |
|  | RFN-CG-SE 00 A-00-n° 004  | Procédures de communication |  |

|   |   |
|---|---|
|    | <h2>Gestion documentaire et de l'information</h2>                         |
|   | <h3>Gestion documentaire<br/>Principes de gestion</h3>                    |
|    | <h3>Point 4.5. de l'annexe II du règlement délégué<br/>(UE) 2018/762</h3> |
|    | <h3>Objet</h3>  |
| <p>La <b>gestion documentaire</b> constitue le processus à mettre en place pour la rédaction, l'identification, la mise en forme, la vérification, l'approbation, la diffusion et l'archivage des documents du GI.</p> <p>La gestion documentaire doit être organisée de façon à garantir que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les personnels exerçant des tâches de sécurité ont à leur disposition les documents, à jour, en fonction de leurs besoins et de leurs missions ;</li> <li>- toutes les informations et les modifications pertinentes en matière de sécurité sont correctes, complètes, mises à jour, dûment documentées, et archivées ;</li> <li>- les documents sont cohérents, logiques et compréhensibles.</li> </ul> <p>La réglementation établissant les exigences techniques nationales de sécurité et d'interopérabilité est fixée par arrêté du ministre chargé des transports ou, le cas échéant, par <b>la documentation d'exploitation du GI</b> dans les cas cités dans l'article 4 du décret n° 2019-525.</p> <p>Le GI détermine les textes qui lui sont applicables et établit, entre-autres, la liste des :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- spécifications techniques d'interopérabilité (STI)* ;</li> <li>- règles nationales (voir fiche <a href="#">37</a>) ;</li> <li>- normes techniques applicables à la gestion des circulations et aux infrastructures en phases de conception et de maintenance ;</li> </ul> <p>applicables au réseau concerné au regard du champ des missions envisagées.</p> <p>Le GI doit établir une cartographie des processus qui lui sont applicables. Cette cartographie va lui permettre de déterminer l'architecture documentaire de son SGS.</p> <p>Les documents opérationnels doivent intégrer les exigences du SGS.</p> <p>En outre, le GI doit déterminer dans son SGS les conditions de conservation des documents intéressants la sécurité des circulations, conformément à l'article 13 de l'arrêté du 9 décembre 2021.</p> |   |



En phase « exploitation » du système, le GI doit appliquer les dispositions de la STI « Exploitation et gestion du trafic »



Lors de la phase « conception » du système, le GI doit appliquer les dispositions des STI suivantes :

- infrastructure
- énergie
- sécurité dans les tunnels ferroviaires
- contrôle-commande et signalisation
- accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite



### Objectif

L'objectif du GI est de mettre en place une organisation qui lui permettra de gérer l'ensemble de la documentation externe (réglementation européenne, nationale, etc.) et de sa documentation interne (les documents du SGS, les procédures opérationnelles, etc.).



### Les éléments de gestion de la sécurité

#### Personnel concerné

Les fonctions d'élaboration/rédaction, de vérification et d'approbation de la documentation, et des procédures opérationnelles sont identifiées, ainsi que les compétences professionnelles nécessaires pour les assurer. Ces trois fonctions sont séparées les unes des autres.

#### Mise en œuvre

La gestion documentaire est un processus qui découle du cycle de vie du document.

Le processus comporte huit étapes majeures.



L'acquisition/connaissance des documents, notamment grâce à la veille réglementaire. Le SGS doit présenter les modalités d'acquisition et connaissance des documents nécessaires à la sécurité et à sa gestion (voir la fiche [39](#) relative à la veille réglementaire).



|  |  |
|--|--|
|                                       | <p>La création et/ou la révision des documents. Le SGS doit décrire les modalités d'expression du besoin, de rédaction ou de modification du document, de vérification et d'approbation</p>  |
|                                       | <p>L'identification et la mise en forme des documents. L'identification du document doit en faciliter la recherche et l'utilisation ; les règles de mise en forme garantissent la qualité, la cohérence et l'ergonomie des documents</p> |
|                                       | <p>Le classement des documents</p>   |
|                                      | <p>La mise à disposition et la diffusion des documents pour les personnels des EF et éventuellement pour ses contractants, partenaires et fournisseurs</p>   |
|                                     | <p>L'archivage, la conservation et l'abrogation des documents</p>  |
|                                     | <p>Le contrôle de la présence des documents à jour là où ils sont nécessaires</p>  |
|                                     | <p>Le REX lors de l'entrée en vigueur d'une procédure opérationnelle</p>   |
| <p>Le GI doit décrire, entre autres, la gestion de la documentation technique et de maintenance des installations.</p> |  |



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure de gestion documentaire ;
- liste des documents de sécurité et des procédures du SGS ;
- document démontrant que les processus opérationnels intègrent les exigences du SGS ;
- exemple de rédaction de document technique et de maintenance des installations.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- liste des documents de sécurité et de sa gestion avec date de la dernière révision ;
- compte-rendu de la dernière revue documentaire ;
- exemple de REX sur un nouveau document.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles                             |
|---|---|--------------------------------------|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |                                      |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Chapitres II et V<br>Annexes I et II |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II                            |
|  | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |                                      |

|   |  |  |
|---|--|--|
|  | <p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire</p>       |  |
|  | <p>Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</p> |  |
|  | <p><b>Références normatives</b></p>  |  |
| <p><b>Référence</b></p>   | <p><b>Titre</b></p>  |  |
| <p>ISO 9001 : 2015</p>  | <p>Systèmes de management de la qualité — Exigences</p>  |  |

|  |   |
|--|---|
|   | <h2 style="text-align: center;">Gestion documentaire et de l'information</h2>                     |
|   | <h3 style="text-align: center;">Règles nationales et autres documents nationaux</h3>              |
|   | <h3 style="text-align: center;">Point 4.5. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</h3> |
| <p><b>Objet</b></p> <p>Le décret n° 2019-525 définit <b>les règles nationales</b> comme « <i>toutes les règles contraignantes adoptées soit par l'État, soit par un gestionnaire d'infrastructure, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union européenne ou les règles internationales, et qui sont applicables aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers</i> ».</p> <p>En France, ce sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les textes étatiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les lois et ordonnances lorsqu'elles portent des dispositions non reprises dans les codes,</li> <li>- les articles du code des transports et du code de l'environnement relatifs aux activités de transport ferroviaire,</li> <li>- le décret n° 2019-525, du 27 mai 2019 <i>relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires</i>,</li> <li>-</li> <li>- l'arrêté du 9 décembre 2021 <i>fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire</i>,</li> <li>- l'arrêté du 7 mai 2015 <i>relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains</i>,</li> <li>- l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train,</li> <li>- l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire,</li> <li>- certaines instructions, notes et circulaires ministérielles.</li> </ul> </li> <li>- la documentation d'exploitation nationale établie et publiée par les gestionnaires de l'infrastructure chargés de la gestion opérationnelle des circulations pour le réseau dont ils ont la charge. Par exemple le document de SNCF Réseau intitulé « Procédures de communication »..</li> </ul> <p>Ces règles nationales sont toutes réglementairement opposables.</p> |   |

La liste des règles nationales notifiées définies à l'article 3 point 8) de la [directive \(UE\) 2016/798](#) n'est plus consultable sur le site NOTIF-IT qui est désormais remplacé par la SRD (Single rule database).

La SRD recense les règles existantes (*adopted rules*) et en projet (*draft rules*).



Le transfert des règles de Notif-It vers la SRD n'étant toujours pas réalisé, il est rappelé que le Journal officiel de la République française reste la source de référence pour identifier les règles à prendre en compte.

Les textes publiés au Journal officiel de la République française sont consultables sur le site Legifrance qui est le site internet officiel du gouvernement français pour la diffusion des textes législatifs et réglementaires



En complément, l'EPSF met à disposition les textes concernés sur l'espace réglementation de son site Internet (<https://securite-ferroviaire.fr/espace-reglementation>) qui, pour rappel, est une base de données regroupant l'essentiel des documents qui régissent la sécurité des circulations ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire. Cette base est régulièrement tenue à jour et ne fait figurer que des textes en vigueur. Dans le cadre de sa veille réglementaire (voir fiche [39](#)), le GI doit régulièrement consulter l'actualisation de cette liste.

Le GI peut alors élaborer sa propre liste en se rendant sur la page de recherche (<https://www.securite-ferroviaire.fr/rechercher-un-document>) puis en filtrant, pour chaque type de texte (décrets, arrêtés et documents d'exploitation des GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations à valeur de règle nationale au sens de l'article 14 du décret n° 2019-525), ceux qui lui sont directement applicables.

La liste ainsi constituée par le GI est vérifiée au cours de l'instruction par l'EPSF.

Le GI doit ensuite mettre chaque texte réglementaire de la liste en relation avec ses propres documents internes (procédures opérationnelles, documents métier du conducteur, etc.). Dans le cadre de sa veille réglementaire, le GI doit en permanence s'assurer que cette liste est à jour.

En dehors du respect de ces règles nationales, le GI doit avoir connaissance et prend en compte le cas échéant les dispositions des autres documents nationaux, repris ci-dessous, qui concernent la sécurité de ses activités (par exemple les recommandations de l'EPSF).



Pour rappel, l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF est une base de données qui regroupe l'essentiel des documents qui régissent la sécurité des circulations ferroviaires et l'interopérabilité du système ferroviaire.

Dans le cadre de sa veille réglementaire, le GI doit en permanence s'assurer qu'il applique les documents en cours de validité.



## Objectif

Le GI doit construire son SGS en prenant en compte les règles de l'union européenne et les règles nationales. Il doit respecter également les dispositions des autres documents nationaux qui concernent la sécurité de ses activités.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

La personne chargée du suivi et de l'analyse (qui n'est pas nécessairement la même) des règles nationales et des autres documents nationaux doit être identifiée. Elle doit posséder les compétences nécessaires qui nécessitent, à minima, une connaissance technique du système ferroviaire.

### Mise en œuvre

#### Les règles nationales

##### *Principe de mise en œuvre*

Le GI doit démontrer son aptitude à respecter les règles techniques nationales. L'EPSF vérifie leur respect sur la base d'une méthode d'échantillonnage. Cette méthode repose notamment, sur deux critères pouvant se conjuguer :

- les règles nationales qui du point de vue de la sécurité sont essentielles car présentant des enjeux importants : les principes ETCS, le respect de la signalisation, etc. et qui, généralement, font également appel au sein du GI à des procédures ou des points particuliers à vérifier ;

- les règles nationales qui correspondent à des spécificités françaises sensibles, comme, par exemple, les mesures à mettre en place pour pallier les problèmes de déshuntage.

D'autres règles nationales nécessitent un travail d'appropriation de la part du GI par rapport à son activité ou ses moyens. Le GI devra décrire comment son organisation en garantit la mise en œuvre. Si elles ne sont pas contenues dans le dossier de demande d'agrément de sécurité, l'EPSF, en fonction de l'impact des dispositions sur la sécurité, pourra demander les procédures mises en œuvre.

La liste des règles nationales applicables par le GI doit être fournie ainsi qu'une table de correspondance entre ces règles nationales et les documents internes de l'entreprise qui les déclinent.

#### *La documentation d'exploitation*

L'article 14 du décret n° 2019-525 précise que le GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations établit et publie, pour le réseau dont il a la charge, **la documentation d'exploitation**. Celle-ci, selon les sections de ce réseau, précise les conditions techniques d'admission des circulations, les conditions opérationnelles permettant d'utiliser le véhicule à des fins d'essais, les conditions opérationnelles permettant la circulation de trains dans lesquels sont incorporés des véhicules dont les caractéristiques ou les chargements nécessitent des mesures d'exploitation spécifiques sur tout ou partie du parcours.

La documentation d'exploitation inclut également les consignes locales d'exploitation que doivent respecter les EF.

Lorsqu'un GI établit des dispositions nouvelles ou modificatives dans sa documentation d'exploitation, il doit appliquer le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013. À cette fin, il s'assure que sa documentation d'exploitation fixe les conditions nécessaires à une exploitation par les EF conforme aux objectifs de sécurité et d'interopérabilité du décret n° 2019-525.

Préalablement à la publication de sa documentation d'exploitation, le GI à l'origine de la création ou de la modification de sa documentation d'exploitation se coordonne avec les GI concernés.

En cas de risque imminent pour la sécurité, le GI peut publier les dispositions nouvelles ou modifiées de sa documentation d'exploitation pour une durée provisoire adaptée, qu'il définit dès la publication. Il en informe sans délai les autres GI concernés.

#### **Autres documents nationaux (liste non exhaustive)**

#### *Les règles d'exploitation particulières*

L'article 15 du décret n° 2019-525 précise que chaque GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations établit et publie, en concertation avec tout autre GI concerné, et dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 14, les règles d'exploitation particulières applicables aux activités suivantes :

- 1° la circulation depuis les zones de chantier et vers celles-ci des convois ferroviaires utilisés pour la réalisation de travaux sur le réseau concerné ;
- 2° la circulation de convois ferroviaires sur des voies de service ou d'embranchement du réseau concerné lorsqu'elle relève d'un service de transport réalisé sur un réseau public ou privé raccordé à celui-ci ainsi que les manœuvres accomplies à cette occasion par nécessité sur les voies principales ;
- 3° la circulation des véhicules mentionnés au point 7 l'article 1 du décret ;
- 4° les activités réalisées sur les voies du réseau concerné, y compris la circulation de convois ferroviaires, lors des périodes au cours desquelles il n'est offert aucune capacité d'infrastructure ;
- 5° la circulation des véhicules à des fins d'essais d'infrastructure sur le réseau concerné.

### *Le registre de l'infrastructure*

L'article 18 du décret n° 2019-525 précise que, sans préjudice des responsabilités de chaque GI relatives à la fourniture, à la qualité et à l'actualisation des données qui le concernent, SNCF Réseau est responsable, pour l'ensemble des réseaux soumis à ce décret, de la publication et de la mise à jour **du registre de l'infrastructure** contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés conformément aux STI pertinentes. Ces valeurs sont utilisées en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'AMM d'un véhicule (ou les dispositions en tenant lieu (AMEC, agrément du GI, etc.) et les données indiquées dans le registre du véhicule) pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et l'itinéraire.

Les spécifications communes du registre de l'infrastructure visées à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797 sont celles établies en annexe du règlement d'exécution (UE) 2019/777.

### *Les documents publiés par l'EPSF*

Ces documents sont :

- les textes relatifs à l'exploitation, les spécifications d'autorisation du matériel roulant (SAM) et les spécifications d'autorisation relatives à des éléments ayant des composantes de matériel roulant et d'infrastructure (SAMI) ;
- ces textes se présentent sous la forme de documents techniques, de règles de l'art ou de recommandations ;
- les recommandations relatives au matériel roulant ;
- les guides, entre autres, destinés à aider le GI dans ses démarches de demande d'autorisation.

Bien que les textes de l'EPSF n'aient pas de valeur réglementaire, certains contiennent des préconisations ayant la valeur de MAC au sens de l'article 2, 3°, c) du décret n° 2006-369 *relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire*. Le respect de ces préconisations permet, au terme de l'article précité, de « démontrer une présomption de conformité aux exigences prévues par la réglementation nationale.

De ce fait, leur application par une EF ou un GI permet de présumer que les exigences réglementaires nationales sont satisfaites. Néanmoins, toute EF et tout GI peut choisir d'appliquer des dispositions différentes, sous réserve de la vérification, au vu d'analyses de sécurité, du maintien permanent du

niveau de sécurité dans des conditions nominales d'exploitation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- procédure de gestion documentaire des règles nationales et autres documents nationaux ;
- liste des règles nationales applicables par le GI ;
- table de correspondance entre ces règles nationales et les documents internes de l'entreprise qui les déclinent.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles  |
|---|---|---|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne   |   |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 3  |
|  | Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009   | Art. 5<br>Point 2<br><br>Annexe I<br>Point 1.2. |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II                                       |
|  | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |   |

|   |   |                 |
|---|---|-----------------|
|    | Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE. | Annexe          |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                                 |                 |
|    | Décret n °2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire  | Article 2 3° d) |
|    | Arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.  |                 |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire                           |                 |
|  | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.   |                 |
|  | Arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire   |                 |
|  | Documents d'exploitation publié par SNCF Réseau applicable au GI  |                 |
|  | Références normatives   |                 |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |                 |
| ISO 9001 : 2015   | Systèmes de management de la qualité — Exigences  |                 |

|   |   |  |
|---|---|--|
|    | <b>Gestion documentaire et de l'information</b>                     |  |
| <b>Rapport de sécurité annuel</b>   |   |  |
|    | <b>Point 4.5. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |  |
|    | <b>Objet</b>  |  |
| <p>Le <b>rapport de sécurité annuel</b> transmis à l'EPSF par le gestionnaire de l'infrastructure répond à une obligation fixée par l'article 105 du décret n° 2019-525 qui prévoit que cette transmission doit avoir lieu avant le 31 mai de chaque année.</p> <p>Une note d'information est adressée par l'EPSF aux GI et EF annuellement au début du mois de février. Elle indique les différents éléments attendus par l'EPSF et devant être contenus dans le rapport annuel de sécurité.</p> <p>Elle contient également les modalités pratiques de transmission du rapport y compris, le cas échéant, les modalités de présentation à l'EPSF du contenu de ce rapport.</p> |   |  |
|    | <b>Objectif</b>   |  |
| <p>Le rapport annuel sur la sécurité permet au GI de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dresser un bilan synthétique de la mise en œuvre de son SGS ;</li> <li>- transmettre à l'EPSF les éléments qui lui permettent ensuite d'élaborer et de publier un rapport annuel sur ses activités.</li> </ul>  |   |  |
|    | <b>Les éléments de gestion de la sécurité</b>                       |  |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Les responsables de la rédaction et de l'approbation du rapport annuel doivent être identifiés.</p>   |   |  |

## Mise en œuvre

Sur la base de la note d'information transmise par l'EPSF, le GI doit s'approprier les attendus et rassembler les informations sur la mise en œuvre de son SGS.

Une bonne pratique consiste à ne pas attendre le début de chaque année civile pour rassembler les éléments nécessaires à la rédaction du rapport annuel de sécurité, mais de les centraliser au fil de l'eau tout au long de l'année.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- procédure décrivant les modalités d'élaboration du rapport annuel de sécurité.

#### Renouvellement :

- document fourni lors de la demande initiale actualisé ;
- dernier rapport annuel de sécurité élaboré.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles     |
|---|---|--------------|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |              |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 5 et 19 |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II    |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |              |

|   |   |  |
|---|---|--|
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire |  |
|---|---|--|

|   |   |   |
|---|---|---|
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure | <b>Gestion documentaire et de l'information</b><br>Rapport de sécurité annuel |  |
|---|---|---|

|   |   |
|---|---|
|    | <b>Gestion documentaire et de l'information</b>                     |
|   | <b>Veille réglementaire</b>   |
|    | <b>Point 4.5. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b> |
|    | <b>Objet</b>  |
| <p>La <b>veille réglementaire</b> est une activité qui consiste :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à surveiller de façon permanente la parution et la modification des textes réglementaires et associés relatifs à la sécurité ;</li> <li>- à analyser ces textes ;</li> <li>- en décliner l'application éventuelle par rapport aux activités du GI.</li> </ul> <p>Le corpus réglementaire qui nécessite d'être veillé est le suivant.</p> <p><b>La réglementation de l'Union européenne :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les directives qui doivent être transposées en droit national ;</li> <li>- les décisions qui sont directement opposables à leur(s) destinataire(s) ;</li> <li>- les règlements qui s'appliquent directement et sont opposables à tous ;</li> <li>- les recommandations.</li> </ul> <p><b>La législation française :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les lois et ordonnances lorsqu'elles portent des dispositions non reprises dans les codes ;</li> <li>- les articles du code des transports et du code de l'environnement relatifs aux activités de transport ferroviaire ;</li> <li>- les décrets et arrêtés ;</li> <li>- certaines instructions, notes et circulaires ministérielles.</li> </ul> <p><b>Les textes publiés par les GI chargés de la gestion opérationnelle des circulations</b> dans le cadre de l'application des dispositions des articles 14 et 15 du décret n° 2019-525 qui s'imposent à toutes les EF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la documentation d'exploitation qui fixe les paramètres techniques de l'infrastructure ferroviaire et les règles d'exploitation nécessaires à la circulation des trains ;</li> <li>- les règles d'exploitation particulières de portée nationale qui fixent les dispositions applicables aux circulations ferroviaires s'exerçant hors du droit d'accès.</li> </ul> |   |

Ces textes sont tous réglementairement opposables mises à part les recommandations de la Commission européenne, ainsi que les instructions, notes et circulaires ministérielles.

Ces textes sont mis à disposition des acteurs du secteur ferroviaire par l'EPSF sur son site internet, à titre d'information, afin de les aider dans la mise en œuvre de la veille réglementaire qui leur incombe et qui est indispensable à la réalisation de leurs activités.

Pour rappel, l'EPSF n'est pas réglementairement chargé de publier ces textes et sa responsabilité ne pourrait donc en aucun cas être engagée, notamment en cas de retard de mise en ligne sur son site internet ou de non-suppression de textes devenus caducs.

En complément de ce qui est indiqué dans la fiche [37](#) pour la notification des règles nationales (SRD), les textes sont publiés :

- au Journal officiel de l'Union européenne : <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr> (possibilité d'inscription libre pour recevoir une alerte sur les publications) ;
- au Journal officiel de la République française ou au bulletin officiel du ministère concerné : <https://www.legifrance.gouv.fr/> (possibilité d'inscription libre pour recevoir une alerte sur les publications) ;
- sur le site extranet DOC.EXPLORE de SNCF Réseau, accessible par code d'accès sur demande à SNCF Réseau : <https://docexplore.rff.fr/>.

Par ailleurs, le GI doit assurer une veille sur les documents publiés par l'EPSF :

- les textes relatifs à l'exploitation, les spécifications d'autorisation du matériel roulant (SAM) et les spécifications d'autorisation relatives à des éléments ayant des composantes de matériel roulant et d'infrastructure (SAMI). Ces textes se présentent sous la forme de documents techniques, de règles de l'art ou de recommandation ;
- les recommandations relatives au matériel roulant ;
- les guides destinés, entre autres, à vous aider dans vos démarches de demande d'autorisation.

Les évolutions des textes peuvent être issues de plusieurs sources :

- REX fait à la suite d'un événement de sécurité ;
- évolutions technologiques ;
- volonté d'une amélioration continue du système de sécurité ferroviaire ;
- évolution de la réglementation européenne ou française.



## Objectif

Le GI doit avoir l'assurance que les règles de sécurité mises en œuvre dans son domaine d'activité sont bien conformes à celles en vigueur.



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

La personne chargée de la veille réglementaire et des documents associés doit être identifiée. Elle doit posséder les compétences nécessaires qui nécessitent, a minima, une connaissance du corpus réglementaire en matière de sécurité ferroviaire et une connaissance technique du système ferroviaire.

### Mise en œuvre

Le GI doit définir dans un processus comment est réalisée la veille réglementaire.

Une fois que les textes sont identifiés et collectés, une analyse doit déterminer s'ils ont un impact sur l'activité du GI. Si tel est le cas, il sera nécessaire de mettre à jour les documents internes du GI.

Dans le cas où il n'y a pas d'impact sur l'activité, l'analyse est néanmoins conservée.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- processus de veille réglementaire.

### Renouvellement :

- processus de veille réglementaire ;
- exemple d'analyse.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles  |
|---|---|-----------|
|  Directive | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II |
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |           |

|   |   |                      |
|---|---|----------------------|
|    | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9<br>Annexe III |
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II            |
|    | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |                      |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |                      |
|   | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |                      |
|  | <b>Références normatives</b>  |                      |
| <b>Référence</b>  | <b>Titre</b>  |                      |
| ISO 9001 : 2015   | Systèmes de management de la qualité — Exigences  |                      |

|   |   |
|---|---|
|    | <p align="center"><b>Gestion des contractants, partenaires et fournisseurs</b></p>        |
|    | <p align="center"><b>Choix des contractants, partenaires et fournisseurs</b></p>          |
|    | <p align="center"><b>Point 5.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b></p> |
| <p align="center"><b>Objet</b></p> <p>Le GI peut charger un contractant, partenaire ou fournisseur (entreprise privée ou publique) d'effectuer contre rémunération une partie de ses missions ou de ses tâches sans le représenter et de façon indépendante. Pour réaliser ses missions de production et de sécurité, le GI peut recourir à des contractants, partenaires ou fournisseurs. Le processus s'applique aux contrats établis dans le cadre des relations avec des entreprises tierces, lorsque celles-ci comportent une activité concernée par la sécurité.</p> <p>Le processus de choix du contractant, partenaire ou fournisseur doit permettre au GI de s'assurer, a priori, que celui-ci assurera les opérations de sécurité en respectant les règles et les normes applicables.</p> <p>Le recours à des contractants ne signifie en aucun cas que le GI délègue la responsabilité de s'assurer que les missions sont exécutées selon les normes spécifiées.</p> <p>Le contractant, partenaire ou fournisseur peut lui-même sous-traiter ses missions. Il sera alors le seul responsable des actes de son sous-traitant vis-à-vis du GI.</p> |   |
|    | <p align="center"><b>Objectif</b></p>   |
| <p>Le recours aux contractants, partenaires et fournisseurs permet d'apporter de la souplesse et de l'efficacité à l'organisation et à la mise en œuvre de certaines tâches (y compris la réalisation de TES ou TSAE). Le GI doit cependant prendre les mesures nécessaires pour que le niveau de sécurité de son contractant, partenaire ou fournisseur soit au moins équivalent au sien lors de la mise en œuvre des mêmes tâches. Cela ne dégage en aucun cas le GI de ses obligations réglementaires.</p>   |   |



## Les éléments de gestion de la sécurité

### Personnel concerné

La chaîne décisionnelle qui permet d'avoir recours aux contractants, partenaires et fournisseurs doit être identifiée.

Le personnel responsable du choix des contractants, partenaires et fournisseurs doit être identifié.

### Mise en œuvre

Le GI peut par exemple faire appel à des contractants, partenaires et fournisseurs pour les types de service suivants (liste non exhaustive) :

- le recrutement du personnel ;
- la veille réglementaire et législative ;
- certains contrôles et audits ;
- la prestation en tant que mandataire de maîtrise d'ouvrage ;
- la prestation en tant que maître d'œuvre ;
- les études et les travaux d'infrastructure ;
- la surveillance des trains en marche ;
- la prestation en tant que maître d'œuvre ;
- les études et les travaux d'infrastructure ;
- la surveillance des trains en marche ;
- la réalisation d'opérations de sécurité ou de services ferroviaires ;
- la mise en œuvre de tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire (ou TSAE), voir toutefois les spécificités reprises dans la partie « Mise en œuvre » de la fiche [41](#) relative à la gestion de la sécurité relative au contrat ;
- la maintenance des locomotives ou des wagons par une ECE),
- dans le cas où le GI est détenteur de son matériel moteur ou remorqué ;
- la location ou sous-location de matériel avec une EF, société ou entreprise de travaux ferroviaires.

Le GI peut élaborer un cahier des charges pour consulter les contractants, partenaires et fournisseurs potentiels. Si un contractant, partenaire ou fournisseur répond favorablement, le GI procède à la vérification des compétences et à la conformité aux exigences réglementaires (notamment l'habilitation des personnes exerçant des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire).

Le GI valide la sélection du contractant, partenaire ou fournisseur en élaborant un contrat signé par les deux parties.



Les compétences de ceux-ci sont vérifiées avant la signature du contrat. Les critères de choix portent notamment sur :

- l'expérience dans le domaine ferroviaire concerné ;
- le niveau de qualité : existence d'un plan d'actions qualité, respect d'une norme ISO, contrôles effectués, etc. ;
- la taille et la stabilité financière, etc. ;
- la pertinence des réponses à la demande, à l'appel d'offre et/ou au cahier des charges.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- procédure décrivant l'organisation en cas de recours aux contractants, partenaires et fournisseurs ainsi que les critères de choix et les missions de ceux-ci ;
- responsabilités ;
- liste des contractants ;
- liste des partenaires ;
- liste des fournisseurs.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles                  |
|---|---|---------------------------|
|  Directive | Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen                                | Annexe II                 |
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |                           |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 4 et 9<br>Annexe III |

|  |   |           |
|--|---|-----------|
|  <span>Règlement</span> | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II |
|  <span>Règlement</span> | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |           |
|  <span>Loi</span>       | Loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance   |           |
|  <span>Décret</span>    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |           |
|  <span>Arrêté</span>    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |           |

|  |   |   |
|--|---|---|
|   | <b>Gestion des contractants, partenaires et fournisseurs</b>                                    |   |
|   | <b>Point 5.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b>                             |   |
|   | <b>Objet</b>  |   |
| <p>Un contrat est un accord de volonté dans lequel une ou plusieurs personnes s'obligent envers une ou plusieurs autres à accomplir une mission. En conséquence, le contrat naît du consentement libre et éclairé de chacune des parties. Le contrat à titre de preuve doit être réalisé suivant un certain formalisme en créant ainsi une ou plusieurs obligations juridiques entre les parties.</p>  |   |   |
|    | <b>Objectif</b>   |   |
| <p>Garantir que les exigences sécurité du GI sont respectées par les contractants, partenaires et fournisseurs à travers une définition précise des attendus et des contrôles qui seront mis en place par le GI pour s'assurer du respect constant des exigences sécurité.</p> <p>Les opérations réalisées par un contractant, partenaire ou fournisseur doivent être identifiées et faire l'objet de contrats. La réalisation des contrats permet une formalisation des engagements réciproques.</p>  |   |   |
|   | <b>Les éléments de gestion de la sécurité</b>   |   |
| <p><b>Personnel concerné</b></p> <p>Les responsables, signataires du contrat, doivent être clairement identifiés.</p> <p><b>Mise en œuvre</b></p> <p>Afin de maîtriser la sécurité des opérations réalisées par un contractant, partenaire ou fournisseur, la partie « sécurité » du contrat doit reprendre les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la liste exhaustive des opérations réalisées par un contractant, partenaire ou fournisseur (par exemple, pour des opérations de maintenance, préciser les installations concernées, le lieu, etc.) ;</li> </ul> |   |   |
| <p>EXP-GUID-023-V2<br/>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure</p>  | <p><b>Gestion des contractants, partenaires et fournisseurs</b></p> <p>Exigences du contrat</p> |  |

- les conditions dans lesquelles les opérations doivent être réalisées (par exemple, pour une opération de maintenance d'installations : en dehors de toute circulation, la durée de l'opération, etc.) ;
- les exigences en matière d'habilitation des agents du contractant aux TES ;
- les modalités d'échanges d'informations : documents utilisés, délais de communication ;
- les textes de références applicables ;
- les limites de responsabilités entre le GI et le contractant, partenaire ou fournisseur ;
- les contrôles de celui-ci effectués par le GI ;
- etc.

Le dossier doit préciser « qui fait quoi ? », et plus particulièrement au niveau des tâches de sécurité.

Le volume de l'activité réalisée par les contractants, partenaires et fournisseurs doit être déterminé afin d'évaluer le niveau de criticité du processus de gestion des contractants, partenaires et fournisseurs (cette information ressort avant tout du domaine commercial mais a bien des incidences en matière de sécurité).



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- procédure décrivant l'organisation en cas de recours à des contractants, partenaires ou fournisseurs. ;
- les responsabilités ;

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles                  |
|---|---|---------------------------|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |                           |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 4 et 9<br>Annexe III |



|  |   |           |
|--|---|-----------|
|  <span>Règlement</span> | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité   | Annexe II |
|  <span>Règlement</span> | Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE |           |
|  <span>Loi</span>       | Loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance   |           |
|  <span>Décret</span>    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire   |           |
|  <span>Arrêté</span>   | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire   |           |

|   |   |   |
|---|---|---|
|    | <b>Gestion des contractants, partenaires et fournisseurs</b>  |   |
|    | <b>Gestion de la sécurité relative au contrat</b>   |   |
|    | <b>Point 5.3. de l'annexe II du règlement délégué (UE) 2018/762</b>   |   |
|    | <b>Objet</b> <p>Les dispositions contractuelles doivent reprendre les activités de gestion de la sécurité et certaines des obligations ci-dessous que doit mettre en œuvre le contractant, partenaire ou fournisseur, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gestion des compétences ;</li> <li>- audits et contrôles ;</li> <li>- REX ;</li> <li>- revue de contrat ;</li> <li>- liste de la documentation opérationnelle nécessaire ;</li> <li>- mesures conservatoires.</li> </ul>   |   |
|    | <b>Objectif</b>   |   |
|    | <p>Au sens de la réglementation ferroviaire, le GI étant titulaire de l'agrément de sécurité doit veiller à la bonne exécution des missions de sécurité confiées aux contractants, partenaires et fournisseurs auxquels il a recours et reste garant de la conformité aux exigences réglementaires pendant toute la durée de vie du contrat. Il vérifie que les missions réalisées répondent en qualité et en sécurité aux exigences du contrat. Le recours aux contractants n'a pas pour but de décharger le GI de ses responsabilités (voir fiche <a href="#">4</a>).</p> |   |
|    | <b>Les éléments de gestion de la sécurité</b>   |   |
| <b>Personnel concerné</b> <p>Le contractant, partenaire ou fournisseur titulaire du contrat doit désigner un responsable de la gestion de la sécurité pour le périmètre du contrat.</p> |   |   |
| EXP-GUID-023-V2<br>Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure   | <b>Gestion des contractants, partenaires et fournisseurs</b><br><br>Gestion de la sécurité relative au contrat  |  |

## Mise en œuvre

Une procédure doit décrire les éléments de gestion de la sécurité ci-après :

### Gestion des compétences

1. S'agissant des conducteurs que le contractant, partenaire ou fournisseur peut éventuellement mettre à la disposition du GI, l'attestation complémentaire est obligatoirement délivrée par le GI qui tient également le RAC. Le suivi des conducteurs peut éventuellement être assuré sous le contrôle du GI.
2. S'agissant des TES autres que la conduite des trains, l'habilitation est assurée dans le respect des exigences fixées par le GI. Il assume donc les responsabilités en tant qu'employeur telles que décrites dans la partie Gestion des compétences du présent guide.
3. S'agissant des TSAE, elles sont gérées dans le respect des exigences fixées par le GI pour celles que ce dernier a identifiées dans son SGS.

### Facteurs organisationnels et humains

La procédure doit décrire la stratégie en termes de FOH et expliquée comment le GI communique à ce sujet avec les contractants, partenaires ou fournisseurs et vice-versa.

### Communication

La procédure, le contrat doivent décrire les moyens et modes de communication en situation normale, dégradée ou d'urgence. La remontée des événements et les moyens de communications afférents doivent également être prévus.

### Contrôles, suivis et audits

Le GI doit réaliser un suivi des opérations de sécurité sous forme de contrôles et d'audits. Le contractant, partenaire ou fournisseur doit faire de même avec son ou ses sous-traitants.

### Revue de contrat

La procédure décrit comment et par qui est réalisée la revue, à quelle fréquence, comment elle est tracée et archivée.

### Retour d'expérience

La procédure décrit comment le contractant, partenaire ou fournisseur doit être en mesure d'enregistrer les dysfonctionnements constatés lors de la réalisation des opérations contractualisées à des fins d'analyse et d'amélioration de la sécurité.

### Mesures conservatoires

La procédure indique comment le GI prend les mesures conservatoires qui s'imposent en cas de non-respect du contrat et notamment les manquements graves ou répétés à la sécurité.



## Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

### Demande initiale :

- procédure décrivant les éléments de gestion de la sécurité ;
- la liste des contrats avec les contractants ;
- celle avec les partenaires ;
- celle avec les fournisseurs.

### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés ;
- rapports d'audits et compte-rendu de contrôle ;
- compte-rendu de revue de contrat.



## Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles                  |
|---|---|---------------------------|
|  | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne                         |                           |
|  | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 4 et 9<br>Annexe III |
|  | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité | Annexe II                 |
|  | Loi n° 75-1334 du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance   |                           |
|  | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire                 |                           |
|  | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire           |                           |

|   |   |
|---|---|
|    | <h2 style="margin: 0;">Gestionnaire de l'infrastructure</h2>                      |
| <h3 style="margin: 0;">GI conventionné (GIC)</h3>   |  |
| <p><b>Objet</b></p> <p>L'article L 2111-9 du code des transports prévoit que dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3-2 de ce même code et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, qu'elles supportent des services de transport de fret et/ou de voyageurs, SNCF Réseau peut déléguer <b>par convention</b> certaines de ses missions à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion de l'infrastructure qu'il définit.</p> <p>SNCF Réseau ne peut confier que les missions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'accès à l'infrastructure ferroviaire du RFN, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;</li> <li>- la gestion opérationnelle des circulations sur le RFN ;</li> <li>- la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du RFN ;</li> <li>- le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du RFN.</li> </ul> <p>SNCF Réseau conserve donc obligatoirement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;</li> <li>- la gestion et la mise en valeur d'installations de service ;</li> <li>- des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;</li> <li>- des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale.</li> </ul> <p>La convention délivrée par SNCF Réseau dans les conditions de l'article L.2122-4-3-2 confère au GI qui la reçoit la qualité de GIC (GI Conventionné).</p> <p>Les GIC doivent obtenir un agrément de sécurité auprès de l'EPSF pour assurer les missions qui leur sont confiées.</p> <p>L'ensemble de la réglementation applicable sur le réseau du système ferré ferroviaire national s'impose au GIC.</p> |   |

En application de l'article 16 du décret n° 2019-525, SNCF Réseau peut confier la rédaction de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières aux GIC chargés de la gestion opérationnelle des circulations. Cette mission doit être reconnue au travers de l'agrément de sécurité. Pour assurer cette mission, le GIC se réfère aux dispositions et principes repris dans les fiches [20](#) relative à la gestion documentaire/Principes de gestion et [37](#) relative aux règles nationales et autres documents nationaux.



### Objectif

La finalité est, dans le cadre de la convention établit avec SNCF Réseau, d'adapter le niveau de maintenance de l'infrastructure au trafic qu'elle supporte et/ou d'assurer la gestion opérationnelle des circulations

Les GIC ont la possibilité d'appliquer le plan de maintenance décrit dans l'arrêté du 28 septembre 2016 *portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs* sous réserve que l'infrastructure concernée réponde aux critères fixés par cet arrêté et que SNCF Réseau n'ait pas fixé contractuellement des exigences en matière de maintenance qui seraient plus strictes.



### Les éléments de gestion de la sécurité

#### Personnel concerné

La personne en charge du SGS du GIC doit être clairement identifié.

Tout le personnel du GIC concerné par la sécurité dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions du SGS.

#### Mise en œuvre

Le GIC doit donc établir son propre SGS pour obtenir son agrément de sécurité

Il peut pour cela s'appuyer sur les dispositions reprises dans le présent guide en les adaptant aux missions qui lui sont confiées par la convention signée avec SNCF Réseau et à l'étendue de son activité.

À cet effet, SNCF Réseau établit avec le GIC deux documents :

- le cahier des clauses techniques particulières (CCTP) qui contient généralement, sous forme d'une annexe, le document « Objectifs et principes de gestion de SNCF Réseau ». Entre-autres, le CCTP informe si la ligne comporte des tronçons de Longs Rails Soudés (LRS), information qui doit figurer également dans le SGS du GIC. Dans ce cas SNCF Réseau peut mettre à disposition du GIC un référentiel d'entretien propre à la ligne concernée, car l'arrêté du 28 septembre 2016 n'est pas applicable à des infrastructures qui comprennent des LRS ;
- l'accord cadre maintenance de lignes capillaires par un GIC et/ou l'accord cadre pour la gestion opérationnelle des circulations.

Dans le cadre de son agrément, le GIC a la possibilité d'adapter les dispositions de l'arrêté du 7 mai 2015 *relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains*.



### Exemples de documents pouvant être demandés dans le cadre de l'instruction de la demande d'agrément de sécurité

#### Demande initiale :

- SGS du GIC comprenant les divers documents demandés dans les autres fiches de ce guide, adapté aux missions du GIC et à l'étendue de son activité ;
- Convention passée avec SNCF Réseau ;
- l'état du patrimoine.
- SOPAE ;
- le GIC précise s'il applique ou non les dispositions de l'arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance : si oui, le GI fournit le référentiel de maintenance établi en déclinaison de cet arrêté ;
- comparatif avec les exigences de l'arrêté du 28 septembre 2016, si le choix est de ne pas appliquer cet arrêté.

#### Renouvellement :

- documents fournis lors de la demande initiale actualisés.



### Réglementation

| Lien  | Titre   | Articles |
|---|---|----------|
|  Directive | Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne |          |
|  Directive | Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire   | Art. 9   |

|   |  |  |
|---|--|--|
|    | Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité  | Annexe II  |
|    | Code des transports  | Art. L2111-1<br>Art. L2111-9<br>Art. L2122-4-3-2 |
|    | Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau  | Art.14   |
|    | Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaire  |  |
|    | Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire  |  |
|  | Arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. | Art.1  |
|  | Arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs   |  |

## Annexe 1

### Table de correspondance relative au respect des critères d'évaluation des SGS selon l'annexe II du règlement (UE) 2018/762 et le règlement d'exécution (UE) 2019/773

Ces derniers critères sont surlignés en bleu.

| EXIGENCES<br>MSC SGS/STI OPE |   | Référencement documentaire du<br>GI |
|------------------------------|---|-------------------------------------|
| <b>1.</b>                    | <b>CONTEXTE DE L'ORGANISATION</b>   |                                     |
| 1.1.                         | <p>L'organisation doit :</p> <p>a) décrire la nature et l'ampleur de ses activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « nature » : en ce qui concerne les activités ferroviaires exercées par les gestionnaires de l'infrastructure, la caractérisation de l'activité en fonction de sa portée, y compris la conception et la construction des infrastructures, l'entretien des infrastructures, la planification du trafic, la gestion et le contrôle du trafic, et de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris des lignes ferroviaires conventionnelles et/ou à grande vitesse, du transport de voyageurs et/ou de marchandises ;</li> <li>- « ampleur » : en ce qui concerne les activités ferroviaires exercées par les gestionnaires de l'infrastructure, l'ampleur caractérisée par l'étendue du réseau ferroviaire et la taille estimée du gestionnaire de l'infrastructure en nombre d'employés travaillant dans le secteur ferroviaire.</li> </ul> <p>b) recenser les risques graves en matière de sécurité que posent ses activités ferroviaires, qu'elles soient mises en œuvre par l'organisation elle-même ou par les contractants, partenaires ou fournisseurs placés sous son contrôle ;</p> <p>c) recenser les parties intéressées (par exemple les organismes de réglementation, les autorités, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les contractants, les fournisseurs, les partenaires), y compris les parties extérieures au système ferroviaire qui présentent un intérêt pour le SGS ;</p> <p>d) recenser auprès des parties intéressées visées au point c) et maintenir les exigences légales et autres exigences relatives à la sécurité ;</p> <p>e) veiller à ce que les exigences visées au point d) soient prises en compte dans l'élaboration, la mise en œuvre et le maintien du SGS ;</p> <p>f) décrire le champ d'application du SGS en indiquant quelle partie de l'entreprise il couvre, ou non, et en tenant compte des exigences visées au point d).</p> |                                     |
| <b>2.</b>                    | <b>DIRECTION</b>  |                                     |
| <b>2.1.</b>                  | <b>Direction et engagement</b>  |                                     |
| 2.1.1.                       | <p>Direction et engagement :</p> <p>L'encadrement doit faire preuve de leadership et d'engagement envers le développement, la mise en œuvre, l'entretien et l'amélioration continue du SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) en assumant la responsabilité globale et l'obligation de rendre des comptes en matière de sécurité ;</li> <li>b) en faisant en sorte que, à différents niveaux de l'organisation, le personnel d'encadrement donne la priorité à la sécurité au travers de ses activités et de ses relations avec le personnel et les contractants ;</li> <li>c) en veillant à ce que la politique et les objectifs en matière de sécurité soient établis, compris et compatibles avec l'orientation stratégique de l'organisation ;</li> <li>d) en veillant à l'intégration des exigences du SGS dans les processus opérationnels de l'organisation ;</li> <li>e) en veillant à ce que les ressources nécessaires au fonctionnement du SGS soient disponibles ;</li> <li>f) en s'assurant que le SGS permet de maîtriser efficacement les risques pour la sécurité que présente l'organisation ;</li> <li>g) en encourageant le personnel à favoriser le respect des exigences du SGS ;</li> <li>h) en promouvant l'amélioration continue du SGS ;</li> <li>i) en veillant à ce que la sécurité soit prise en compte dans l'identification et la gestion des risques liés aux activités de l'organisation et en expliquant comment les conflits entre les objectifs de sécurité et les autres objectifs liés à l'activité seront détectés et résolus ;</li> <li>j) en promouvant une culture constructive de la sécurité.</li> </ul>  |                                     |
| <b>2.2.</b>                  | <b>Politique de sécurité</b>  |                                     |
| 2.2.1.                       | <p>L'encadrement supérieur établit un document décrivant la politique de sécurité de l'organisation, selon les critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) adapté à la nature et à l'ampleur des activités ferroviaire ;</li> <li>b) approuvé par le directeur général de l'organisation (ou par un ou plusieurs représentants de la haute direction) ;</li> <li>c) activement mis en œuvre, communiqué et mis à la disposition de l'ensemble du personnel.</li> </ul>  |                                     |

|             |   |  |
|-------------|---|--|
| 2.2.2.      | La politique en matière de sécurité :<br>a) comporte un engagement de conformité avec toutes les exigences légales et autres liées à la sécurité ;<br>b) constitue un cadre pour la définition des objectifs de sécurité et l'évaluation des performances de sécurité de l'organisation au regard desdits objectifs ;<br>c) comporte un engagement de maîtriser les risques en matière de sécurité que présentent ses propres activités ainsi que ceux posés par d'autres ;<br>d) comporte un engagement d'améliorer constamment le SGS ;<br>e) est poursuivie conformément à la stratégie de l'organisation et à l'évaluation des performances de sécurité de l'organisation.  |  |
| <b>2.3.</b> | <b>Rôles, responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs au sein de l'organisation</b>   |  |
| 2.3.1.      | Les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs des membres du personnel dont les tâches influent sur la sécurité (y compris le personnel d'encadrement et les autres membres du personnel exécutant des tâches liées à la sécurité) sont définis à tous les niveaux au sein de l'organisation, consignés, assignés et communiqués au personnel concerné.   |  |
| 2.3.2.      | L'organisation fait en sorte que le personnel auquel des responsabilités sont déléguées concernant les tâches liées à la sécurité dispose du pouvoir, des compétences et des ressources nécessaires pour remplir sa fonction sans être gêné par d'autres fonctions au sein de l'entreprise.   |  |
| 2.3.3.      | La délégation de responsabilité pour les tâches liées à la sécurité est consignée et communiquée au personnel concerné, qui l'accepte et la comprend.   |  |
| 2.3.4.      | L'organisation décrit la répartition des rôles visés au point 2.3.1. aux fonctions opérationnelles au sein et, le cas échéant, en dehors de l'organisation (voir le point 5.3. « Contractants, partenaires et fournisseurs »).  |  |
| <b>2.4.</b> | <b>Consultation du personnel et d'autres parties</b>  |  |
| 2.4.1.      | Le personnel, ses représentants et les parties intéressées externes sont, si besoin est, consultés dans le cadre de l'élaboration, du maintien et de l'amélioration du SGS pour ce qui concerne les parties dont ils sont responsables, y compris les aspects relatifs à la sécurité des procédures d'exploitation.   |  |
| 2.4.2.      | L'organisation facilite la consultation du personnel en communiquant les méthodes et les moyens prévus pour associer le personnel, prendre note de son avis et fournir un retour d'information sur cet avis.  |  |
| <b>3.</b>   | <b>PLANIFICATION</b>  |  |
| <b>3.1.</b> | <b>Mesures à prendre pour faire face aux risques</b>  |  |
| 3.1.1.      | Évaluation des risques  |  |
| 3.1.1.1.    | L'organisation :<br>a) recense et analyse tous les risques liés à l'exploitation, à l'organisation et aux aspects techniques correspondant à la nature et à l'ampleur des activités de l'organisation. Ces risques comprennent ceux qui résultent des FOH tels que la charge de travail, la conception du poste de travail, la fatigue ou l'adéquation des procédures, ainsi que des activités d'autres parties concernées (voir le point 1 « Contexte relatif à l'organisation ») ;<br>b) évalue les risques visés au point a) en appliquant des méthodes d'évaluation des risques appropriées ;<br>c) définit et met en place des mesures de sécurité s'appuyant sur un recensement des responsabilités (voir le point 2.3. « Rôles, responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs au sein de l'organisation ») ;<br>d) met au point un système permettant de contrôler l'efficacité des mesures (voir le point 6.1. « Contrôle ») ;<br>e) reconnaît la nécessité de collaborer avec d'autres parties intéressées (telles que des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des fabricants, des fournisseurs de services d'entretien, des entités chargées de l'entretien, des détenteurs de véhicules ferroviaires, des prestataires de services et des entités adjudicatrices), le cas échéant, sur les risques communs et la mise en place de mesures de sécurité adéquates ;<br>f) informe le personnel et les parties extérieures concernées des risques (voir le point 4.4. « Information et communication »). |  |
| 3.1.1.2.    | Lorsqu'elle procède à l'évaluation des risques, une organisation tient compte de la nécessité de déterminer, de mettre en place et de maintenir un environnement de travail sûr et conforme à la législation en vigueur, en particulier à la directive 89/391/CEE.  |  |
| 3.1.2.      | Planification du changement   |  |
| 3.1.2.1.    | L'organisation recense les risques potentiels pour la sécurité et les mesures de sécurité adéquates (voir 3.1.1. « Évaluation des risques ») avant la mise en œuvre d'un changement (voir 5.4. « Gestion du changement ») conformément à la procédure de gestion des risques énoncé dans le règlement (UE) n° 402/2013, y compris la prise en compte des risques pour la sécurité du processus de changement lui-même.  |  |
| <b>3.2.</b> | <b>Objectifs de sécurité et planification</b>   |  |
| 3.2.1.      | L'organisation fixe des objectifs de sécurité pour les fonctions désignées aux niveaux requis pour maintenir et, si raisonnablement possible, améliorer ses performances en matière de sécurité.  |  |

|             |  |  |
|-------------|--|--|
| 3.2.2.      | <p>Les objectifs de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) sont compatibles avec la politique de sécurité et les objectifs stratégiques de l'organisation (le cas échéant);</li> <li>b) sont liés aux risques identifiés comme prioritaires qui influent sur les performances en matière de sécurité de l'organisation ;</li> <li>c) sont mesurables ;</li> <li>d) tiennent compte des exigences légales et autres exigences applicables ;</li> <li>e) sont réexaminés en fonction des résultats atteints et révisés en tant que de besoin ;</li> <li>f) sont communiqués.</li> </ul>  |  |
| 3.2.3.      | L'organisation établit un ou des plans décrivant la manière dont elle atteindra ses objectifs de sécurité.   |  |
| 3.2.4.      | L'organisation décrit la stratégie et le ou les plans permettant de contrôler la réalisation des objectifs de sécurité (voir 6.1. « Contrôle »).   |  |
| <b>4.</b>   | <b>ASSISTANCE</b>  |  |
| <b>4.1.</b> | <b>Ressources</b>  |  |
| 4.1.1.      | L'organisation fournit les ressources, notamment en personnel compétent et en équipement performant et utilisable, nécessaires pour l'établissement, la mise en œuvre, l'entretien et l'amélioration constante de la SGS.  |  |
| <b>4.2.</b> | <b>Compétences</b>   |  |
| 4.2.1.      | <p>Le système de gestion des compétences de l'organisation garantit que le personnel dont les tâches influent sur la sécurité est compétent pour effectuer les tâches liées à la sécurité dont il a la responsabilité (voir le point 2.3. « Rôles, responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs au sein de l'organisation »), et prévoit au minimum :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les compétences (y compris les connaissances, qualifications, comportements et attitudes ne relevant pas de compétences techniques) requises pour effectuer les tâches liées à la sécurité ;</li> <li>b) les principes de sélection (formation de base, aptitudes psychologiques et physiques requises) ;</li> <li>c) les formations, expériences et qualifications initiales ;</li> <li>d) les formations continues et l'actualisation régulière des compétences existantes ;</li> <li>e) l'évaluation périodique des compétences et des contrôles des aptitudes psychologiques et physiques afin de s'assurer que les qualifications et les compétences sont maintenues au fil du temps ;</li> <li>f) des formations portant spécifiquement sur les parties utiles du SGS afin d'effectuer les tâches liées à la sécurité.</li> </ul> |  |
|             | <p>Lors de l'évaluation du risque, l'organisation doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) s'assurer que son personnel a acquis les compétences professionnelles appropriées pour exécuter toutes les tâches critiques de sécurité nécessaires (voir STI OPE 4.6. et appendices F et G) ;</li> <li>b) spécifier et expliciter dans un document le processus mis en place pour satisfaire aux exigences médicales, psychologiques et sanitaires requises (voir STI OPE 4.7.) ;</li> <li>c) s'assurer que le personnel réalisant des tâches critiques impliquant une interface directe entre GI et EF [voir STI OPE 4.2.1.] soit compétent [voir STI OPE 4.6.2.1.] y compris en ce qui concerne le niveau de langue exigé [voir STI OPE 4.6.2.2.].</li> </ul>  |  |
| 4.2.2.      | <p>L'organisation prévoit un programme de formation, comme visé aux points c), d) et (f) du point 4.2.1, destiné au personnel effectuant des tâches liées à la sécurité, qui garantit que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) le programme de formation répond aux exigences en matière de compétences et aux besoins particuliers du personnel qui ont été recensés ;</li> <li>b) la formation garantit, le cas échéant, que le personnel peut exécuter ses tâches dans toutes les conditions d'exploitation (normales, dégradées et d'urgence) ;</li> <li>c) la durée de la formation et la fréquence de la formation de remise à niveau sont appropriées au regard des objectifs de formation ;</li> <li>d) des registres sont tenus pour tout le personnel (voir le point 4.5.3. « Contrôle des informations documentées ») ;</li> <li>e) le programme de formation est régulièrement examiné et audité (voir le point 6.2. « Audit interne ») et des modifications y sont apportées si nécessaire (voir le point 5.4. « Gestion des modifications »).</li> </ul>  |  |
| 4.2.3.      | Un dispositif est en place pour le retour au travail du personnel après un accident/incident ou une absence de longue durée ; il prévoit notamment des formations supplémentaires si cela s'avère nécessaire.  |  |
| <b>4.3.</b> | <b>Sensibilisation</b>   |  |
| 4.3.1.      | Les membres de l'encadrement supérieur s'assurent qu'eux-mêmes et ceux de leurs subordonnés qui exécutent des tâches influant sur la sécurité sont conscients de la pertinence, de l'importance et des conséquences de leurs activités et de la manière dont ils contribuent à la bonne application et à l'efficacité du SGS, notamment à la réalisation des objectifs en matière de sécurité (voir le point 3.2. « Objectifs de sécurité et planification »).   |  |
| <b>4.4.</b> | <b>Information et communication</b>  |  |
| 4.4.1.      | L'organisation définit les canaux de communication permettant l'échange d'informations relatives à la sécurité entre les différents niveaux de l'organisation et avec les parties intéressées extérieures, y compris contractants, les partenaires et les fournisseurs.  |  |

|             |   |  |
|-------------|---|--|
| 4.4.2.      | Afin de s'assurer que les informations relatives à la sécurité parviennent à ceux émettent des avis et prennent des décisions, l'organisation gère l'identification, la réception, le traitement, la production et la diffusion des informations liées à la sécurité.   |  |
| 4.4.3.      | L'organisation fait en sorte que les informations relatives à la sécurité soient :<br>a) pertinentes, complètes et compréhensibles pour les utilisateurs auxquels elles sont destinées ;<br>b) valides ;<br>c) exactes ;<br>d) cohérentes ;<br>e) contrôlées (voir le point 4.5.3. « Contrôle des informations documentées ») ;<br>f) communiquées avant de prendre effet ;<br>g) reçues et comprises.  |  |
|             | L'organisation s'assure que les documents élaborés sur la base des exigences de STI OPE sur la documentation [voir STI OPE 4.2.1.2./STI OPE 4.2.1.3./STI OPE 4.2.1.4./STI OPE 4.2.3.4.1./STI OPE 4.2.1.5. et l'appendice C] satisfont à l'exigence relative au SGS 4.4.3.   |  |
| <b>4.5.</b> | <b>Informations documentées</b>   |  |
| 4.5.1.      | Enregistrement des informations relatives au SGS  |  |
| 4.5.1.1.    | Le SGS fait l'objet d'une description portant sur :<br>a) l'identification et la description des processus et activités liés à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, y compris les tâches de sécurité et des responsabilités associées (voir 2.3. « Rôles, responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs au sein de l'organisation) ;<br>b) l'interaction de ces processus ;<br>c) les procédures ou autres documents décrivant la manière dont ces processus sont mis en œuvre ;<br>d) l'identification des contractants, partenaires et fournisseurs accompagnée d'une description du type et de l'ampleur des services fournis ;<br>e) l'inventaire des accords contractuels et autres accords commerciaux, conclus entre l'organisation et les autres parties mentionnées au point d), requis pour maîtriser les risques liés à la sécurité que présente l'organisation et ceux résultant du recours à des contractants ;<br>f) renvoi aux informations documentées requises par le présent règlement.   |  |
|             | STI OPE exigences relatives au SGS « Exigence 4.5.1.1. »<br><br>L'organisation doit veiller à ce que les exigences de la STI OPE, y compris celles relatives aux règles, aux procédures et à la documentation, soient prises en compte dans le SGS [voir STI OPE 2.2.]  |  |
| 4.5.1.2.    | L'organisation s'assure qu'un rapport de sécurité annuel est transmis à l'autorité ou aux autorités nationales compétentes en matière de sécurité conformément à l'article 9, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/798, dans lequel figurent :<br>a) un résumé des décisions relatives au degré d'importance accordé aux changements relatifs à la sécurité, y compris un aperçu des changements significatifs, conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 402/2013 ;<br>b) les objectifs de sécurité de l'organisation pour la ou les années suivantes et la manière dont les risques graves pour la sécurité influent sur la fixation de ces objectifs de sécurité ;<br>c) les résultats de l'enquête interne sur l'accident/l'incident (voir le point 7.1 « Tirer des enseignements des accidents et des incidents ») et autres activités de contrôle (voir les points 6.1. « Contrôle », 6.2. « Audit interne » et 6.3. « Revue de la direction »), conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1078/2012 ;<br>d) un compte rendu détaillé des progrès accomplis sur les recommandations en suspens des organismes d'enquête nationaux (voir le point 7.1. « Tirer des enseignements des accidents et des incidents ») ;<br>e) les indicateurs de sécurité définis par l'organisation pour évaluer ses performances en matière de sécurité (voir le point 6.1. « Contrôle ») ;<br>f) s'il y a lieu, les conclusions du rapport annuel du conseiller pour la sécurité visé dans le RID, sur les activités de l'organisation relatives au transport de marchandises dangereuses. |  |
| 4.5.2.      | Création et mise à jour   |  |
| 4.5.2.1.    | L'organisation s'assure que des formats et supports d'information appropriés sont utilisés lors de la création et de la mise à jour des informations documentées relatives au SGS.  |  |
| 4.5.3.      | Contrôle des informations documentées   |  |
| 4.5.3.1.    | L'organisation contrôle les informations documentées relatives au SGS, en particulier leur stockage, leur diffusion et les modifications qui sont apportées, afin de garantir qu'elles sont disponibles, adéquates et protégées s'il y a eu lieu.   |  |

|             |  |  |
|-------------|--|--|
| <b>4.6.</b> | <b>Intégration des facteurs humains et organisationnels</b>  |  |
| 4.6.1.      | L'organisation apporte la preuve d'une approche systématique en matière d'intégration des FOH à l'intérieur du système de gestion de la sécurité. Cette approche :<br>a) comprend la mise au point d'une stratégie et le recours à une expertise et à des méthodes reconnues dans le domaine des FOH ;<br>b) prend en compte les risques liés à la conception et à l'utilisation des équipements, à l'exécution des tâches, aux conditions de travail et aux modalités organisationnelles, compte tenu des capacités aussi bien que des limites humaines, et des facteurs influant sur les performances humaines.  |  |
| <b>5.</b>   | <b>EXPLOITATION</b>  |  |
| <b>5.1.</b> | <b>Planification et contrôle opérationnels</b>   |  |
| 5.1.1.      | Lorsqu'elle planifie, élabore, met en œuvre et révisé ses processus opérationnels, l'organisation s'assure que pendant l'exploitation :<br>a) les critères d'acceptation des risques et les mesures de sécurité sont appliqués (voir le point 3.1.1. « Évaluation des risques ») ;<br>b) le ou les plans visant à atteindre les objectifs de sécurité sont fournis (voir le point 3.2. « Objectifs de sécurité et planification ») ;<br>c) des informations permettant d'évaluer l'application correcte et l'efficacité des dispositions opérationnelles sont collectées (voir le point 6.1. « Contrôle »).  |  |
|             | L'organisation doit :<br>a) veiller à ce que les exigences de la STI OPE, y compris celles relatives aux règles, aux procédures et à la documentation, soient prises en compte dans le SGS [voir STI OPE 2.2.] ;<br>b) avoir un processus en place pour surveiller le fonctionnement efficace de tous les services concernés [voir STI OPE 4.2.3.4.4.].  |  |
| 5.1.2.      | L'organisation fait en sorte que ses dispositions opérationnelles soient conformes aux exigences relatives à la sécurité des spécifications techniques d'interopérabilité, aux règles nationales et à toute autre exigence applicables (voir le point 1. « Contexte relatif à l'organisation »).   |  |
| 5.1.3.      | Afin de maîtriser les risques liés à la sécurité de l'exploitation, les éléments suivants, au minimum, sont pris en compte (voir le point 3.1.1. « Évaluation des risques ») :<br>a) l'identification des limites sûres de transport pour la planification et le contrôle du trafic sur la base des caractéristiques de conception de l'infrastructure ;<br>b) la planification du trafic, y compris le calendrier et la répartition des sillons ;<br>c) la gestion du trafic en temps réel, en mode normal et modes dégradés, avec l'application de restrictions d'utilisation du trafic et la gestion des perturbations du trafic ;<br>d) la fixation des conditions applicables à la circulation de transports exceptionnels.   |  |
|             | <b>Principe opérationnel fondamental 1</b><br><i>« La méthode d'autorisation d'un mouvement de train doit maintenir un intervalle de sécurité entre les trains ».</i><br>L'organisation doit s'assurer que :<br>a) le conducteur de train est capable d'observer les signaux et les marqueurs en bordure de ligne [voir STI OPE 4.2.2.8.] ;<br>b) les mesures visant à respecter la règle opérationnelle de l'appendice B2.1 sur le sablage, B2.9 sur la circulation en marche à vue sont en place [voir appendice B].   |  |
|             | <b>Principe opérationnel fondamental 2</b><br><i>« Un train ne doit circuler sur une partie de la ligne que si la composition du train est compatible avec l'infrastructure ».</i><br>L'organisation doit :<br>a) Être sûr que tous les véhicules composant le train sont compatibles avec les itinéraires prévus [voir STI OPE 4.2.2.5. et appendice D] ;<br>b) Chaque train est identifié par un numéro de train en marche [voir STI OPE 4.2.3.2. et appendice H] ;<br>c) Le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir à l'entreprise ferroviaire les informations concernant toutes les caractéristiques de la voie pour chaque ligne [voir STI OPE 4.2.2.6.].<br>d) le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir les données requises pour le suivi des trains [voir STI OPE 4.2.3.4.2.] ;<br>e) la détermination, en collaboration avec le gestionnaire de l'infrastructure, des liaisons de communication et la planification de mesures spécifiques en cas de situations d'urgence impliquant les marchandises dangereuses. [voir STI OPE 4.2.3.4.3./STI OPE 4.2.3.4.2.]. |  |
|             | <b>Principe opérationnel fondamental 3</b><br><i>« La gestion du trafic doit garantir la régularité des circulations et une exploitation du réseau ferroviaire fiable et efficace, y compris le rétablissement de la situation normale en cas de perturbations du service ».</i><br>Le gestionnaire de l'infrastructure doit établir les procédures et les moyens nécessaires à l'exploitation [voir STI OPE 4.2.3.4.].  |  |

|        |   |  |
|--------|---|--|
|        | <p><b>Principe opérationnel fondamental 4</b></p> <p>« Avant qu'un train ne soit autorisé à démarrer ou à poursuivre son mouvement, il doit avoir le pouvoir de se déplacer et toutes les informations nécessaires pour définir les conditions de cette autorité ».</p> <p>L'organisation doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) être sûr que ses véhicules sont identifiés [voir STI OPE 4.2.2.3. et appendice H] ;</li> <li>b) mettre à disposition les données pertinentes pour le gestionnaire de l'infrastructure avant le départ du train [voir STI OPE 4.2.2.7.] ;</li> <li>c) d'assurer les contrôles et les tests pour s'assurer que tout départ est effectué en toute sécurité. L'entreprise ferroviaire doit informer le gestionnaire de l'infrastructure lorsque le train est prêt à accéder au réseau, le cas échéant, une anomalie affectant le train ou son exploitation ayant des répercussions sur le départ du train [voir STI OPE 4.2.3.3.] ;</li> <li>d) s'assurer qu'il existe un moyen de surveillance à bord de la vigilance des conducteurs [voir STI OPE 4.2.2.9.] ;</li> <li>e) enregistrement des données [voir STI OPE 4.2.3.5.] ;</li> <li>f) avoir les mesures en place pour respecter les règles opérationnelles fixées à l'appendice B2.2. sur le départ d'un train, B2.3. sur l'absence d'autorisation de mouvement de train à l'heure prévue, B.2.11. sur l'autorisation de franchissement d'un signal indiquant un aspect « arrêt »/une indication d'arrêt.</li> </ul>   |  |
|        | <p><b>Principe opérationnel fondamental 5</b></p> <p>« Il faut empêcher un train de circuler sur une portion de la ligne s'il est connu ou soupçonné qu'il ne serait pas sécuritaire pour le train de circuler tant que des mesures n'auront pas été prises pour permettre au train de continuer en toute sécurité. »</p> <p>À ce titre tout membre du personnel doit être en mesure de signaler un danger [voir STI OPE 14.]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) L'organisation doit s'assurer qu'il complète la règle opérationnelle fixée à l'appendice B2.12. sur les anomalies dans la signalisation au sol, B2.13. sur appel d'urgence, B2.14. sur les mesures immédiates pour prévenir tout danger menaçant les trains, B2.16. sur le franchissement non autorisé d'une fin d'autorisation de mouvement, sont en place.</li> </ul>   |  |
|        | <p><b>Principe opérationnel fondamental 6</b></p> <p>« Un train ne doit pas continuer à circuler après avoir été jugé dangereux à quelque égard que ce soit, jusqu'à ce que des mesures aient été prises pour permettre au train de continuer en toute sécurité ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) à l'initiative du gestionnaire de l'infrastructure, l'organisation doit participer à la définition d'un processus pour s'informer immédiatement les uns les autres de toute situation qui entrave la sécurité, la performance et / ou la disponibilité du réseau ferroviaire ou du matériel roulant [voir STI OPE 4.2.3.6.1./STI OPE 4.2.3.6.3.] ;</li> <li>b) à l'initiative du gestionnaire de l'infrastructure, l'organisation doit participer à la définition de mesures d'urgence appropriées lorsque, entre autres responsabilités sont attribuées sur la base de l'exigence de réduire toute impact résultant de la dégradation de l'opération [voir STI OPE 4.2.3.6.] ;</li> <li>c) à l'initiative du gestionnaire de l'infrastructure, l'organisation doit participer à la définition de mesures appropriées pour gérer les situations d'urgence et restore la ligne à l'opération normale [voir STI OPE 4.2.3.7.] ;</li> <li>d) il doit disposer de processus pour informer les passagers sur les procédures d'urgence et de sécurité à bord [voir STI OPE 4.2.3.7.].</li> </ul> <p>L'organisation a mis en place la mesure appropriée pour respecter les règles opérationnelles fixées à l'appendice B2.4. sur la défaillance totale des feux avant, B2.5. sur la défaillance totale d'un signal indiquant la queue du train, B2.6. sur la défaillance du dispositif d'avertissement sonore d'un train, B2.7. sur la défaillance d'un passage à niveau, B2.8. sur l'échec de la communication radio vocale, B2.10. sur l'assistance à un train touché par une panne, B2.15. sur la défaillance d'un équipement de bord, B2.17. sur la défaillance d'un équipement au sol, y compris la caténaire.</p> |  |
|        | <p>L'organisation a mis en place les mesures appropriées pour respecter les principes et règles opérationnels de l'ERTMS/ETCS [voir : appendice A]</p>  |  |
| 5.1.4. | <p>Afin de maîtriser la répartition des responsabilités lorsque cela est nécessaire pour garantir la sécurité de l'exploitation, l'organisation recense les responsabilités en matière de planification et de gestion de la circulation des trains et des mouvements des véhicules dans des conditions de sécurité et définit la manière dont les tâches touchant à l'exécution en sécurité de tous les services sont assignées au personnel compétent au sein de l'organisation (voir le point 2.3. « Rôles, responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs au sein de l'organisation »), ainsi qu'aux autres parties externes qualifiées, le cas échéant (voir le point 5.3. « Contractants, partenaires et fournisseurs »).</p>   |  |
| 5.1.5. | <p>Afin de maîtriser l'information et la communication lorsque cela est nécessaire pour garantir la sécurité de l'exploitation (voir le point 4.4. « Information et communication »), le personnel concerné (par exemple les aiguilleurs) est informé de toutes les exigences spécifiques relatives à la circulation, notamment de tout changement pertinent dont il pourrait résulter un danger, de restrictions d'exploitation temporaires ou permanentes (en raison, par exemple, de l'entretien des voies) et des conditions liées aux transports exceptionnels, le cas échéant.</p>  |  |

|             |  |  |
|-------------|--|--|
|             | <p>Le gestionnaire de l'infrastructure doit fournir la documentation pertinente à son personnel, aux entreprises ferroviaires et contractants [voir STI OPE 2.2.]</p> <p>a) documentation pour les conducteurs (livret de procédures, livret de ligne, fiche horaire et informations sur le matériel roulant) [voir STI OPE 4.2.1.2.] ;</p> <p>b) documentation pour le personnel du gestionnaire de l'infrastructure autre que les conducteurs [voir STI OPE 4.2.1.3.] ;</p> <p>c) documentation pour le gestionnaire de l'infrastructure (matières dangereuses utilisées dans la construction de véhicules, longueur totale du véhicule) [voir STI OPE 4.8.2.] ;</p> <p>d) communications relatives à la sécurité (méthodologie pour la communication orale et les instructions nationales/européennes) [voir STI OPE appendice C].</p>  |  |
| 5.1.6.      | <p>Afin de maîtriser les compétences lorsque cela est nécessaire pour garantir la sécurité de l'exploitation (voir le point 4.2 « Compétences »), l'organisation s'assure que, conformément à la législation applicable (voir le point 1 « Contexte relatif à l'organisation ») :</p> <p>a) son personnel suit les formations et se conforme aux instructions de travail, et des mesures correctives sont prises si besoin est ;</p> <p>b) son personnel suit des formations spécifiques en cas de changement anticipé ayant une incidence sur le déroulement des opérations ou les tâches qui lui sont assignées ;</p> <p>c) des mesures appropriées sont prises auprès de son personnel après un accident ou incident.</p>   |  |
| <b>5.2.</b> | <b>Gestion d'actifs</b>  |  |
| 5.2.1.      | L'organisation gère les risques pour la sécurité associés aux actifs physiques tout au long de son cycle de vie (voir 3.1.1. « Évaluation des risques »), de la conception à l'élimination, et de répondre aux exigences des facteurs humains dans toutes les phases du cycle de vie.  |  |
| 5.2.2.      | <p>L'organisation doit :</p> <p>a) s'assurer que les actifs sont utilisés aux fins prévues tout en maintenant leur état de fonctionnement en sécurité, conformément à l'article 14, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/798, et leur niveau de performance attendu ;</p> <p>b) gérer les actifs dans des conditions d'exploitation normales et dégradées ;</p> <p>c) détecter, dès que cela est raisonnablement faisable, les cas de non-conformité avec les exigences opérationnelles avant ou durant l'exploitation de l'actif, y compris, si nécessaire, l'application de restrictions d'utilisation pour garantir un état d'exploitation sûr de l'actif (voir le point 6.1 « Contrôle »);</p>  |  |
| 5.2.3.      | L'organisation s'assure que ses dispositions en matière de gestion des actifs, le cas échéant, sont conformes à toutes les exigences essentielles énoncées dans les spécifications techniques d'interopérabilité applicables et dans toute autre exigence pertinente (voir le point 1 « Contexte relatif à l'organisation »).  |  |
| 5.2.4.      | <p>Afin de maîtriser les risques liés à la fourniture des services d'entretien (voir le point 3.1.1. « Évaluation des risques »), les éléments suivants, au minimum, sont pris en compte :</p> <p>a) déterminer le besoin d'entretien pour maintenir l'infrastructure dans un état d'exploitation sûr, en fonction de son utilisation prévue et réelle et de ses caractéristiques de conception ;</p> <p>b) gérer le retrait du service de l'actif à des fins d'entretien, lorsque des défaillances ont été détectées ou lorsque l'état de l'actif se dégrade de telle manière qu'il n'est plus dans un état d'exploitation sûr comme visé au point a) ;</p> <p>c) gérer la remise en service de l'actif assortie éventuellement de restrictions d'utilisation après que l'entretien a été effectué pour garantir qu'il est dans un état d'exploitation sûr ;</p> <p>d) gérer l'équipement de contrôle et de mesure afin de s'assurer qu'il est adapté à sa finalité.</p>  |  |
| 5.2.5.      | <p>Afin de maîtriser l'information et la communication lorsque cela est nécessaire pour garantir la gestion sûre des actifs (voir le point 4.4. « Information et communication »), l'organisation prend en compte :</p> <p>a) l'échange des informations utiles au sein de l'organisation ou avec des entités extérieures chargées de l'entretien (voir le point 5.3. « Contractants, partenaires et fournisseurs »), en particulier celles concernant des dysfonctionnements, des accidents et des incidents ayant un impact sur la sécurité, ainsi que d'éventuelles restrictions d'utilisation de l'actif ;</p> <p>b) la traçabilité de toutes les informations requises, y compris les informations ayant trait au point a) (voir le point 4.4. « Information et communication » et le point 4.5.3. « Contrôle des informations documentées ») ;</p> <p>c) l'établissement et la mise à jour de registres, y compris la gestion des changements ayant une incidence sur la sécurité des actifs (voir le point 5.4. « Gestion du changement »).</p> |  |
|             | Le gestionnaire de l'infrastructure répond aux exigences liées à l'infrastructure et au matériel roulant [voir STI OPE 4.8.1. et 4.8.2.]   |  |
| <b>5.3.</b> | <b>Contractants, partenaires et fournisseurs</b>   |  |
| 5.3.1.      | L'organisation recense et maîtrise les risques pour la sécurité découlant des activités externalisées, y compris l'exploitation ou la coopération avec des contractants, des partenaires et des fournisseurs.  |  |

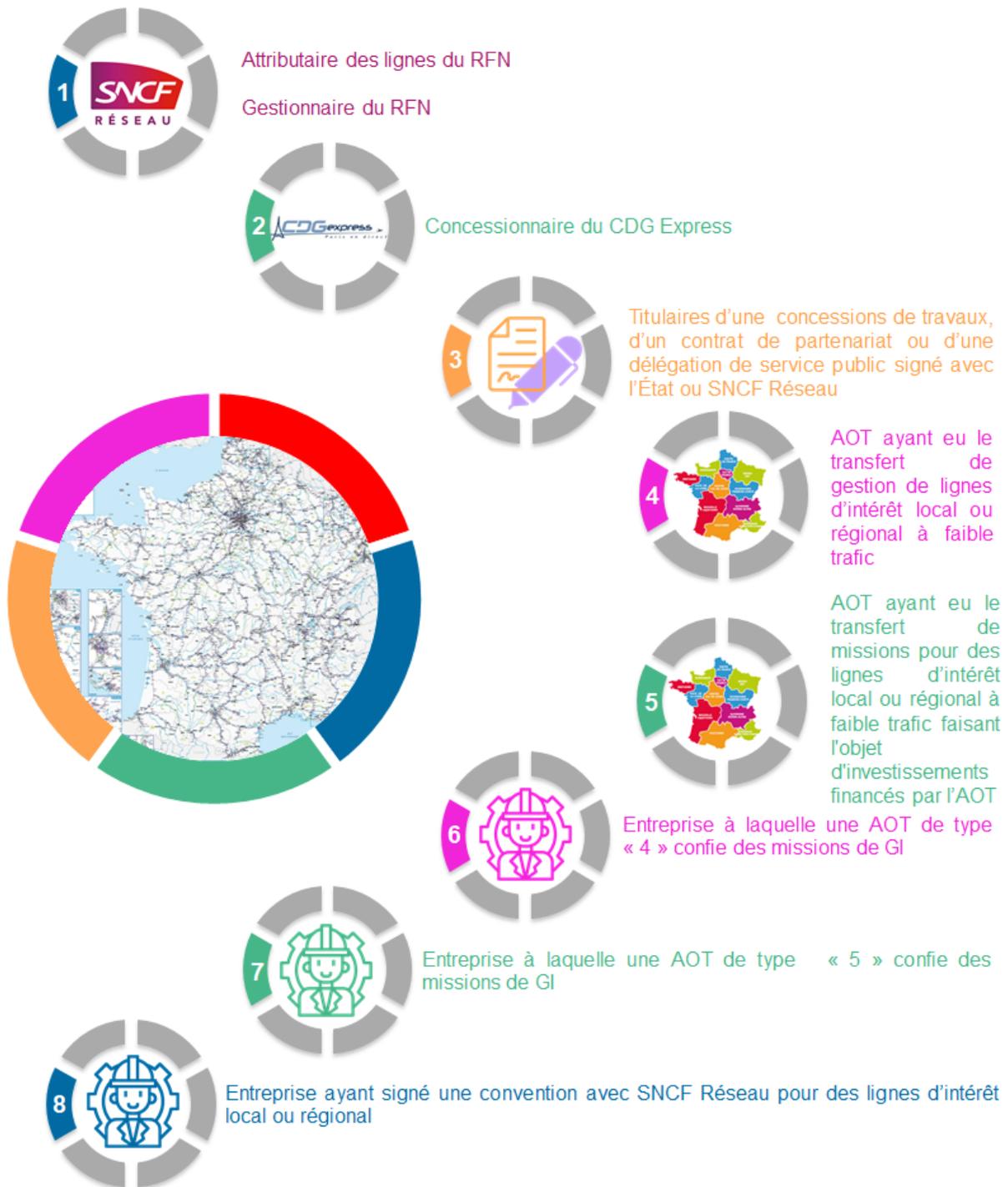
|             |  |  |
|-------------|--|--|
| 5.3.2.      | <p>Pour maîtriser les risques pour la sécurité visés au point 5.3.1., l'organisation définit les critères pour la sélection des contractants, des partenaires et des fournisseurs, ainsi que les obligations contractuelles qu'ils doivent respecter, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les exigences légales et autres relatives à la sécurité (voir le point 1 « Contexte relatif à l'organisation ») ;</li> <li>b) le niveau de compétence requis pour effectuer les tâches définies dans le contrat (voir point 4.2. « Compétences ») ;</li> <li>c) les responsabilités relatives aux tâches à exécuter ;</li> <li>d) les performances en matière de sécurité qui doivent être maintenues durant l'exécution du contrat ;</li> <li>e) les obligations relatives à l'échange d'informations concernant la sécurité (voir le point 4.4 « Information et communication ») ;</li> <li>f) la traçabilité des documents relatifs à la sécurité (voir le point 4.5. « Informations documentées »).</li> </ul> |  |
| 5.3.3.      | <p>Conformément à la procédure décrite à l'article 3 du règlement (UE) 1078/2012, l'organisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) contrôle les performances en matière de sécurité de toutes les activités et opérations des contractants, partenaires et fournisseurs afin de garantir le respect des exigences énoncées dans le contrat ;</li> <li>b) veille à ce que les contractants, partenaires et fournisseurs aient conscience des risques pour la sécurité qu'ils présentent pour les activités de l'organisation.</li> </ul>  |  |
| <b>5.4.</b> | <b>Gestion du changement</b>   |  |
| 5.4.1.      | L'organisation doit mettre en œuvre et contrôler les changements apportés au système de gestion de la sécurité afin de maintenir ou d'améliorer les performances en matière de sécurité. Cela comprend les décisions prises aux différentes étapes de la gestion du changement et l'examen subséquent des risques pour la sécurité (voir 3.1.1. « Évaluation des risques »).   |  |
| <b>5.5.</b> | <b>Gestion des urgences</b>  |  |
| 5.5.1.      | L'organisation répertorie les situations d'urgence et les mesures ponctuelles connexes à prendre pour les gérer (voir le point 3.1.1. « Évaluation des risques ») et rétablir des conditions d'exploitation normales conformément au règlement (UE) 2015/995.  |  |
| 5.5.2.      | <p>L'organisation s'assure que, pour chaque type d'urgence répertorié :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) les services d'urgence peuvent être contactés rapidement ;</li> <li>b) les services d'urgence reçoivent toutes les informations pertinentes, aussi bien à l'avance, pour pouvoir préparer leur dispositif d'urgence, qu'au moment même où se déclare l'urgence ;</li> <li>c) les premiers secours sont apportés en interne.</li> </ul>   |  |
| 5.5.3.      | L'organisation doit identifier et documenter les rôles et responsabilités de toutes les parties conformément au règlement (UE) 2015/995.   |  |
| 5.5.4.      | <p>L'organisation dispose de plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, y compris des dispositions visant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) alerter tous les membres du personnel chargés de gérer les situations d'urgence ;</li> <li>b) communiquer les informations à toutes les parties (par exemple les entreprises ferroviaires, les contractants, les autorités, les services d'urgence), y compris les instructions aux voyageurs en cas d'urgence ;</li> <li>c) prendre toutes les décisions qui s'imposent en fonction du type de situation d'urgence.</li> </ul>   |  |
| 5.5.5.      | L'organisation doit décrire comment les ressources et les moyens pour les responsables d'urgence ont été alloués (voir 4.1. « Ressources ») et comment les besoins en formation ont été identifiés (voir 4.2. « Compétences »).  |  |
| 5.5.6.      | Les dispositions relatives aux situations d'urgence sont régulièrement testées en coopération avec d'autres parties intéressées et mises à jour si besoin est  |  |
| 5.5.7.      | L'organisation coordonne les plans d'urgence avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent l'infrastructure de l'organisation, avec les services d'urgence, de manière à faciliter leur intervention rapide, et avec toute autre partie susceptible d'intervenir dans une situation d'urgence.  |  |
| 5.5.8.      | L'organisation prévoit des dispositions pour interrompre rapidement l'exploitation et le trafic ferroviaire, si nécessaire, et pour informer toutes les parties intéressées des mesures prises.  |  |
| 5.5.9.      | En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières, la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure concernés facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.   |  |

|             |   |  |
|-------------|---|--|
| <b>6.</b>   | <b>ÉVALUATION DES PERFORMANCES</b>  |  |
| <b>6.1.</b> | <b>Contrôle</b>   |  |
| 6.1.1.      | L'organisation effectue un contrôle conformément au règlement (UE) n° 1078/2012 :<br>a) elle vérifie l'application correcte et l'efficacité de tous les processus et procédures dans le cadre du système de gestion de la sécurité, notamment les mesures de sécurité de nature opérationnelle, organisationnelle et technique ;<br>b) elle vérifie la bonne application du système de gestion de la sécurité dans son ensemble et s'assure qu'il atteint les résultats escomptés ;<br>c) elle cherche à déterminer si le système de gestion de la sécurité satisfait aux exigences du présent règlement ;<br>d) elle définit, met en œuvre et évalue l'efficacité des mesures correctives (voir le point 7.2. « Amélioration continue »), s'il y a lieu, lorsque des cas de non-conformité parmi ceux visés aux points a), b) et c) sont détectés.   |  |
| 6.1.2.      | L'organisation doit surveiller régulièrement à tous les niveaux au sein de l'organisation l'exécution des tâches liées à la sécurité et intervenir si ces tâches ne sont pas correctement exécutées.  |  |
| <b>6.2.</b> | <b>Audit interne</b>  |  |
| 6.2.1.      | L'organisation effectue des audits internes de manière indépendante, impartiale et transparente pour recueillir et analyser des informations aux fins de ses activités de surveillance (voir 6.1. « Surveillance »), y compris :<br>a) un programme des audits internes planifiés, susceptible d'être révisé en fonction des résultats d'audits précédents et du contrôle des performances ;<br>b) le recensement et la sélection d'auditeurs compétents (voir le point 4.2. « Compétences ») ;<br>c) l'analyse et l'évaluation des résultats des audits ;<br>d) la détermination du besoin de mesures correctives ou d'amélioration ;<br>e) la vérification de l'exécution et de l'efficacité de ces mesures ;<br>f) les documents relatifs à l'exécution et aux résultats des audits ;<br>g) la communication des résultats des audits à l'encadrement supérieur.   |  |
| <b>6.3.</b> | <b>Revue de la direction</b>  |  |
| 6.3.1.      | L'encadrement supérieur vérifie régulièrement que le système de gestion de la sécurité est toujours adéquat et efficace, en prenant notamment en considération :<br>a) le détail des progrès accomplis concernant les mesures en suspens depuis les précédents exercices de revue de la direction ;<br>b) les changements concernant les circonstances internes et externes (voir le point 1. « Contexte relatif à l'organisation ») ;<br>c) les performances de l'organisation en matière de sécurité relatives à :<br>i) la réalisation de ses objectifs de sécurité ;<br>ii) les résultats de ses activités de contrôle, notamment les conclusions de l'audit interne, les enquêtes internes sur les accidents et les incidents et le statut des mesures prises dans chaque cas ;<br>iii) les résultats pertinents des activités de surveillance effectuées par l'autorité nationale de sécurité ;<br>iv) des recommandations d'améliorations. |  |
| 6.3.2.      | Sur la base des résultats de sa revue de la direction de la gestion, l'encadrement supérieure assume la responsabilité globale de la planification et de la mise en œuvre des modifications nécessaires du SGS.   |  |
| <b>7.</b>   | <b>AMÉLIORATION</b>   |  |
| <b>7.1.</b> | <b>Tirer des enseignements des accidents et des incidents</b>   |  |
| 7.1.1.      | Les accidents et les incidents résultant des activités ferroviaires de l'organisation :<br>a) sont signalés et consignés, font l'objet d'enquêtes et sont soumis à des analyses afin de déterminer leurs causes ;<br>b) sont notifiés aux organismes nationaux, le cas échéant.   |  |
| 7.1.2.      | L'organisation doit s'assurer que :<br>a) les recommandations émises par l'autorité nationale de sécurité ou par l'organisme d'enquête national, ou formulées à l'issue d'enquêtes réalisées en interne ou au niveau du secteur, sont évaluées et mises en œuvre, si cela est opportun ou imposé ;<br>b) les rapports ou informations pertinents émanant d'autres parties concernées, telles que des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des entités chargées de l'entretien et des détenteurs de véhicules ferroviaires, sont examinés et pris en considération.  |  |
| 7.1.3.      | L'organisation utilise les informations résultant de l'enquête pour revoir l'évaluation des risques (voir 3.1.1. « Évaluation des risques »), d'apprendre dans le but d'améliorer la sécurité et, le cas échéant, d'adopter des mesures correctives et/ou d'amélioration (voir 5.4. « Gestion du changement »).   |  |

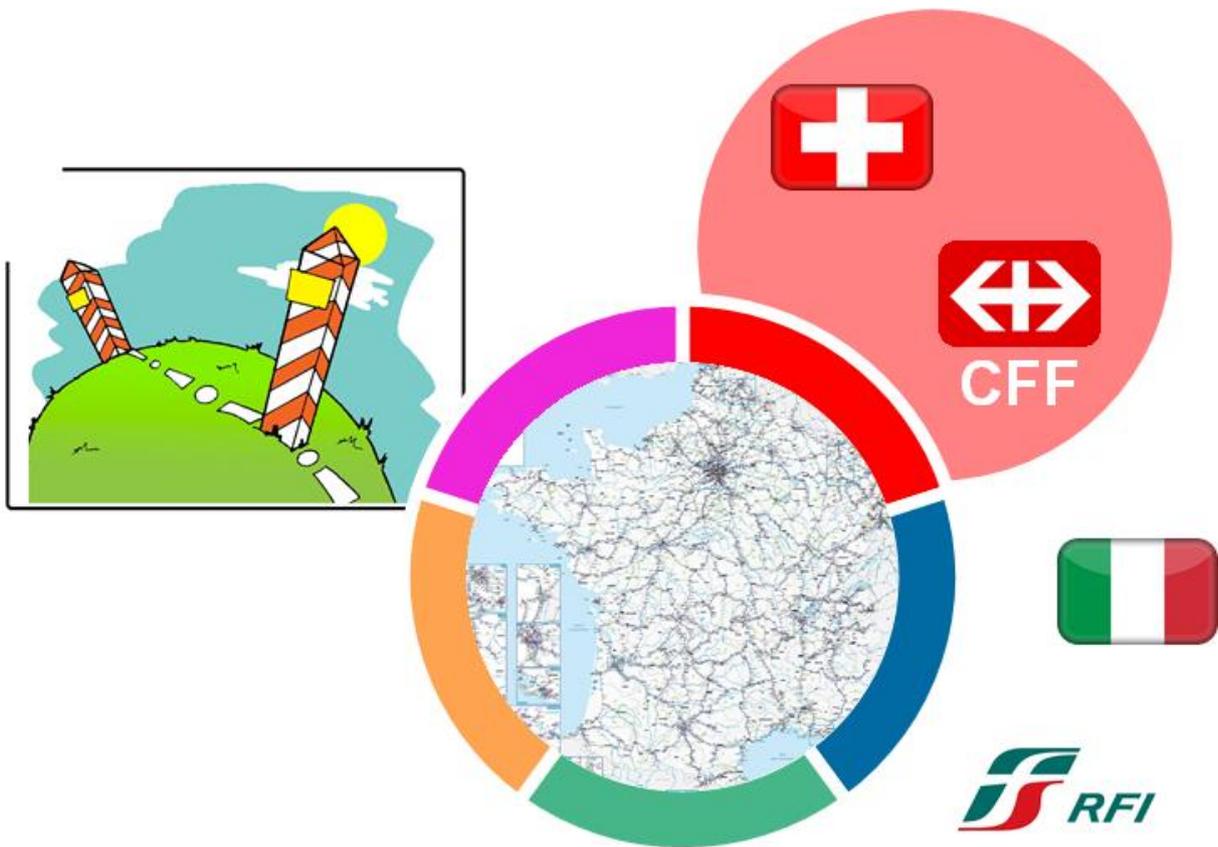
| 7.2.   | Amélioration continue  |  |
|--------|--|--|
| 7.2.1. | <p>L'organisation doit continuellement améliorer l'adéquation et l'efficacité de son système de gestion de la sécurité, en tenant compte du cadre établi dans le règlement (UE) n° 1078/2012 et au moins les résultats des activités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) contrôle (voir le point 6.1. « Contrôle ») ;</li> <li>b) audit interne (voir le point 6.2. « Audit interne ») ;</li> <li>c) revue de la direction (voir le point 6.3. « Revue de la direction ») ;</li> <li>d) enseignements tirés des accidents et incidents (voir le point 7.1. « Tirer des enseignements des accidents et des incidents »).</li> </ul> |  |
| 7.2.2. | <p>L'organisation doit fournir des moyens de motiver le personnel et les autres parties intéressées à être actifs dans l'amélioration de la sécurité dans le cadre de son apprentissage organisationnel.</p>   |  |
| 7.2.3. | <p>L'organisation établit une stratégie visant à améliorer constamment sa culture de la sécurité, en s'appuyant sur l'expertise et des méthodes reconnues afin de déterminer les problèmes comportementaux influant sur les différentes composantes du système de gestion de la sécurité et de mettre en place des mesures correctives.</p>  |  |

## Annexe 2

### Les différentes entités ayant qualité de GI et leurs missions sur le système ferroviaire français



### Les entités ayant qualité de GI



Sur certaines sections de ligne transfrontalières, qui font néanmoins partie du système ferroviaire national, c'est le GI du pays limitrophes qui a la qualité de GI.



Les missions de SNCF Réseau attributaire du réseau ferroviaire national



## FICHE D'IDENTIFICATION

|                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Titre</b>      | Agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure - Guide à l'usage des demandeurs |
| <b>Collection</b> | Exploitation  |
| <b>Type</b>       | Guide   |
| <b>Référence</b>  | EXP-GUID-023  |
| <b>Version</b>    | 2   |

### Résumé

L'objectif de ce guide est d'aider les GI à concevoir leur système de gestion de la sécurité dans le respect de la réglementation en vigueur.

### Historique des versions

| Numéro de version | Date de version | Objet de la modification |
|-------------------|-----------------|--------------------------|
| 1                 | 04/03/2021      | Création du document     |
| 2                 | 05/06/24        | Mise à jour              |

### Textes abrogés

### Textes interdépendants

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Délégation à l'Animation et à la communication techniques et réglementaires  
Direction des Affaires réglementaires, européennes et internationales  
Établissement public de sécurité ferroviaire  
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex