

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

NOR : DEVT1704916A

Publics concernés : gestionnaires d'infrastructure ferroviaires, opérateurs de transport, organismes qualifiés accrédités, organismes d'inspection accrédités.

Objet : définition d'un régime de sécurité des circulations ferroviaires applicable sur certaines infrastructures locales sur lesquelles circule exclusivement du transport de marchandises.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le 1^{er} avril 2017.

Notice : pris en application de l'article 27 du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises, le présent arrêté précise la procédure de mise en service des voies ferrées objet de l'arrêté, le contenu du système de gestion de la sécurité et les procédures de contrôle interne et d'audit externe. Enfin, il détaille la gestion des événements de sécurité et des situations d'urgence.

Références : le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu la convention relative aux transports internationaux ferroviaires, dite « COTIF », du 9 mai 1980 modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, notamment son appendice C relatif au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, dit « RID » ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article R. 551-6 ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment son article R. 112-11-1 et suivants ;

Vu le code de la sécurité intérieure, notamment son article R. 741-8 ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, notamment son article 137 ;

Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ;

Vu le décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;

Vu le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau ;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres, notamment son annexe II ;

Vu l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train,

Arrêtent :

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté est pris en application de l'article 27 du décret du 30 mars 2017 susvisé.

Au sens du présent arrêté, on entend par :

1° « Exploitant ferroviaire » : tel que défini à l'article 2 du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

2° « Organisme d'inspection » : tel que défini à l'article 2 du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

3° « Coordonnateur local » : la personne désignée par le gestionnaire d'infrastructure de la ligne pour déclencher l'activation du PIS. Il est l'interlocuteur du centre opérationnel des services de secours publics et du centre opérationnel départemental de la préfecture (COD) selon l'importance de l'événement ;

4° « Sous-systèmes » : tels que définis à l'article 2 du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

5° « Modification substantielle d'un sous-système » : telle que définie à l'article 2 du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

6° « Tâches de sécurité » : les tâches suivantes :

a) L'encadrement technique direct des tâches reprises aux points b à k ci-après ;

b) La gestion des circulations ;

c) La direction, ou l'exécution par un agent seul, des opérations d'entretien et de maintenance de l'infrastructure ferroviaire liées à la sécurité des circulations ;

d) La direction, ou l'exécution par un agent seul, des opérations d'entretien et de maintenance des matériels roulants liées à la sécurité des circulations ;

e) La gestion des installations d'énergie de traction électrique ;

f) La mise en œuvre des mesures de sécurité aux passages à niveau ;

g) La mise en œuvre des mesures de sécurité des circulations pendant les travaux sur l'infrastructure ferroviaire ;

h) La formation et la vérification des trains avant leur mise en circulation ;

i) La réalisation de manœuvres et l'accompagnement des trains ;

j) La conduite des trains ;

k) La mise en œuvre des mesures de protection du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire ;

7° « Dégâts matériels importants » : tous dommages dont le total par événement est supérieur à 500 000 euros.

Art. 2. – Le système de gestion de la sécurité (SGS) comprend l'ensemble des règles, des procédures et des méthodes permettant de satisfaire à l'objectif de sécurité prévu à l'article 3 du décret du 30 mars 2017 susvisé.

Il traite des points qui concernent l'exploitant ferroviaire prévus à l'annexe 1 en étant proportionné aux enjeux de sécurité. Parmi ces points figurent notamment les procédures de contrôle interne, en particulier la qualification des constats lors des contrôles ainsi que les suites données à ces constats.

CHAPITRE II

Engagement des travaux et mise en service

Section 1

Procédure d'autorisation et contenu des dossiers de sécurité

Art. 3. – I. – Le dossier préliminaire de sécurité défini à l'article 10 du décret du 30 mars 2017 susvisé fait l'objet de l'approbation du préfet avant le début des travaux. Le début des travaux est caractérisé par le démarrage effectif desdits travaux sur le site prévu par le projet.

Le dossier préliminaire de sécurité contient au moins les renseignements et justificatifs énumérés à l'annexe 5.

II. – Au plus tard dix jours suivant sa réception, le préfet accuse réception du dossier préliminaire de sécurité, du rapport de sécurité de l'organisme qualifié accrédité et le cas échéant de l'avis des autres gestionnaires de l'infrastructure prévus à l'article 6 du décret du 30 mars 2017 susvisé, conformément aux dispositions prévues à l'article R. 112-11-1 et suivants du code des relations entre le public et l'administration.

S'il est constaté que le dossier transmis ne comporte pas toutes les pièces requises par les dispositions du présent arrêté, le préfet sollicite, au plus tard dans le mois suivant l'envoi de l'accusé de réception précité, la production des pièces manquantes auprès du demandeur, conformément à l'article R. 112-11-4 du même code.

En cours d'instruction, le préfet peut solliciter auprès du demandeur les précisions ou compléments d'information qui lui paraissent utiles. Cette démarche suspend le délai d'instruction de deux mois jusqu'à la date de réception des pièces complémentaires sollicitées. Le refus éventuel opposé à une demande de précisions ou de compléments d'information ne peut constituer, à lui seul, un motif de refus de délivrance de l'autorisation sollicitée.

En l'absence de réponse du préfet dans les délais prévus par l'article 7 du décret du 30 mars 2017, le dossier préliminaire de sécurité est réputé approuvé.

Art. 4. – I. – Le dossier de sécurité mentionné à l'article 11 du décret du 30 mars 2017 susvisé contient au moins les renseignements et justificatifs énumérés à l'annexe 6.

Dans le cas d'une modification substantielle apportée à un système de transport existant, le dossier de sécurité est au moins établi pour ladite modification.

II. – Au plus tard dix jours suivant sa réception, le préfet accuse réception du dossier de sécurité, du rapport de sécurité de l'organisme qualifié accrédité et le cas échéant de l'avis des autres gestionnaires de l'infrastructure prévus à l'article 8 du décret du 30 mars 2017 susvisé, conformément aux dispositions prévues à l'article R. 112-11-1 et suivants du code des relations entre le public et l'administration.

S'il est constaté que le dossier transmis ne comporte pas toutes les pièces requises par les dispositions du présent arrêté, le préfet sollicite, au plus tard dans le mois suivant l'envoi de l'accusé de réception précité, la production des pièces manquantes auprès du demandeur, conformément à l'article R. 112-11-4 du même code.

En cours d'instruction, le préfet peut solliciter auprès du demandeur les précisions ou compléments d'information qui lui paraissent utiles. Cette démarche suspend le délai d'instruction de deux mois jusqu'à la date de réception des pièces complémentaires sollicitées. Le refus éventuel opposé à une demande de précisions ou de compléments d'information ne peut constituer, à lui seul, un motif de refus de délivrance de l'autorisation sollicitée.

En l'absence de réponse du préfet dans les délais prévus par l'article 9 du décret du 30 mars 2017 susvisé, la mise en service du système ou sous-système est réputée autorisée.

Section 2

Evaluation de la sécurité par un organisme qualifié accrédité

Art. 5. – Le rapport de l'organisme qualifié accrédité porte sur l'ensemble des composantes structurelles et fonctionnelles du projet ainsi que sur l'ensemble des interfaces entre, d'une part, ses différentes composantes et, d'autre part, le projet et son environnement.

Le contenu du rapport de l'organisme qualifié accrédité est défini à l'annexe 7. Il délivre un avis favorable ou défavorable.

Pour l'élaboration des rapports, le demandeur transmet notamment à l'organisme qualifié accrédité les résultats des essais, tests et calculs, les plans et le référentiel technique choisi.

L'organisme qualifié accrédité peut demander communication de tout document technique relatif au projet et, le cas échéant, qu'il soit procédé par le demandeur à la réalisation de tests et essais complémentaires.

Lorsque des pièces complémentaires sont remises pendant l'instruction à la demande du préfet en application du cinquième alinéa des articles 3 et 4, le rapport de l'organisme qualifié accrédité est actualisé pour prendre en compte les éléments transmis.

CHAPITRE III

Exploitation de l'infrastructure

Section 1

Contrôle interne et audit externe du système de gestion de la sécurité

Art. 6. – Le contrôle interne porte sur la bonne application des règles, des procédures et des méthodes décrites dans le système de gestion de la sécurité. Il vise également à vérifier l'adéquation du système de gestion de la sécurité aux enjeux de sécurité tels que définis après l'analyse de risques prévue à l'annexe 2.

Il traite de l'ensemble des points prévus à l'annexe 1.

La documentation attestant du contrôle interne, tenue à la disposition du préfet, retrace l'ensemble des objectifs de ce contrôle définis au premier alinéa, les éventuels écarts constatés ainsi que les suites données à ces contrôles.

Art. 7. – L'audit externe, réalisé tous les trois ans par un organisme d'inspection, porte sur l'adéquation du système de gestion de la sécurité aux enjeux de sécurité.

Il traite de l'ensemble des points prévus à l'annexe 1 au moins tous les six ans.

Il porte également sur la bonne application des procédures du système de gestion de la sécurité, en particulier l'effectivité du contrôle interne, notamment par des visites sur site. Il ne se traduit pas par un audit systématique de l'ensemble des procédures ou équipements, mais son étendue est à l'appréciation de l'organisme d'inspection au vu des constats réalisés et des risques identifiés.

Art. 8. – L'exonération de l'audit externe s'applique conformément à l'article 19 du décret du n° 2017-439 du 30 mars 2017 susvisé pour les exploitants ferroviaires chargés d'une infrastructure présentant un faible niveau de risques.

Il appartient aux exploitants de déterminer le niveau de risques de l'infrastructure qu'ils ont en charge à partir d'une évaluation des risques portant sur les domaines relatifs à l'exploitation, à l'infrastructure et au transport de marchandises dangereuses ainsi qu'à l'environnement, et dont les modalités sont définies en annexe 2.

Art. 9. – Les organismes d'inspection établissent un rapport d'audit, dont le format est défini à l'annexe 3, qu'ils transmettent à l'exploitant ferroviaire dans un délai de deux mois après l'audit.

Lorsque le rapport d'audit fait apparaître des non-conformités à la réglementation ou des points de fragilité, l'exploitant ferroviaire établit et transmet à l'organisme dans le délai prescrit par ce dernier un échéancier des dispositions qu'il entend prendre pour y remédier afin de garantir le respect de l'objectif de sécurité.

Les organismes d'inspection conservent, pour chaque exploitant ferroviaire contrôlé, les résultats de ses deux derniers audits dans la limite de six années. L'exploitant ferroviaire tient les deux derniers rapports à la disposition du préfet.

En cas de changement d'organisme d'inspection, l'exploitant ferroviaire transmet au nouvel organisme d'inspection les deux derniers rapports d'inspection.

Art. 10. – Conformément au premier alinéa de l'article 22 du décret du 30 mars 2017 susvisé, lorsque l'organisme d'inspection constate un manquement grave à la réglementation ou un risque grave ou imminent pour la sécurité des circulations, il en avise immédiatement le préfet.

L'exploitant ferroviaire concerné prend les mesures conservatoires immédiates adaptées et les fait connaître sans délai au préfet.

Dans un délai d'une semaine, l'organisme d'inspection transmet à l'exploitant ferroviaire et au préfet les éléments sur les constats de manquement grave à la réglementation ou de risque grave ou imminent pour la sécurité des circulations. L'exploitant ferroviaire transmet au préfet, dans un délai d'un mois après réception des éléments précités, les dispositions prises ou qu'il entend prendre avec un échéancier afin de garantir le respect de l'objectif de sécurité.

Après parution du rapport d'audit définitif, l'exploitant ferroviaire s'assure de l'adéquation des mesures mises en place avec les conclusions de ce rapport, ceci afin de garantir le respect de l'objectif de sécurité.

Section 2

Les organismes d'inspection accrédités

Art. 11. – Les organismes d'inspection sont accrédités selon la norme NF EN ISO CEI 17020 par l'instance nationale d'accréditation (COFRAC) ou par tout organisme d'accréditation signataire de l'accord de reconnaissance multilatéral établi dans le cadre de la coordination européenne des organismes d'accréditation (European Accreditation ou « EA »).

L'accréditation est délivrée pour l'activité d'audit mentionnée à l'article 12 du décret du 30 mars 2017 susvisé sur la base de la réglementation pertinente et doit faire référence aux mentions suivantes :

- code des transports : Ière partie, livre VI « sûreté et sécurité des transports » ; IIème partie, livre Ier « système de transport ferroviaire ou guidé » et livre II « interopérabilité, sécurité, sûreté des systèmes de transport ferroviaire ou guidé » ;
- décret du 30 mars 2017 susvisé relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées supportant du transport de marchandises ;
- arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées supportant du transport de marchandises.

Art. 12. – L'organisme d'accréditation informe le ministre chargé des transports, à sa demande, de l'état d'avancement des demandes d'accréditation en cours de traitement, information réputée confidentielle.

L'organisme d'accréditation informe le ministre chargé des transports dans un délai de trente jours de toutes mesures d'octroi, d'extension, de suspension ou de retrait d'accréditation d'un organisme d'inspection.

Les références des organismes d'inspection accrédités sont disponibles sur le site internet de l'organisme d'accréditation.

Art. 13. – Le rapport d'activité annuel prévu à l'article 20 du décret du 30 mars 2017 susvisé est transmis avant le 30 septembre de l'année suivante.

Il peut être inclus dans un rapport d'activité général de l'organisme, mais doit prévoir une partie spécifique sur la mission d'organisme d'inspection comprenant l'activité réalisée, la synthèse des constats effectués avec une appréciation générale sur la qualité des systèmes de gestion de la sécurité audités, la liste des informations transmises au préfet prévues à l'article 22 du décret du 30 mars 2017 susvisé, ainsi que les éventuels manquements à la réglementation identifiés.

Les organismes d'inspection accrédités participent aux réunions de retour d'expérience organisées par le ministère chargé des transports.

Section 3

Gestion des accidents ou incidents graves et des situations d'urgence

Art. 14. – Les accidents ou incidents graves mentionnés à l'article 25 du décret du 30 mars 2017 susvisé sont :

- a) Toute collision ou déraillement faisant au moins un blessé grave ;
- b) Tout accident dont les dégâts au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement sont importants au sens du 7° de l'article 1^{er} ;
- c) Toute collision sur un passage à niveau ;
- d) Tout incident ou accident de marchandises dangereuses à signaler au titre de l'annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 susvisé.

Art. 15. – Le plan d'intervention et de sécurité (PIS) prévu à l'article 24 du décret du 30 mars 2017 susvisé comporte une description simplifiée du système ferroviaire concerné. Des annexes au PIS décrivent les sites susceptibles de présenter des risques particuliers au regard des conditions d'exploitation, des particularités de l'infrastructure ou des difficultés d'accès.

Chaque PIS détermine :

- sa procédure d'activation ;
- l'organisation prévue par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- les coordonnées et les moyens d'identification des intervenants (brassards, chasubles...) ;
- la nature des liaisons prévues entre le gestionnaire d'infrastructure, les exploitants ferroviaires, le préfet et les services de secours publics ;
- le type de circulations ferroviaires sur le réseau concerné ;
- les itinéraires et voies d'accès possibles ainsi que les moyens de localisation de l'événement ;

- les locaux, les moyens humains, matériels et techniques du gestionnaire de l'infrastructure dédiés à la résolution des événements de sécurité, et les modalités de mise à disposition des moyens destinés aux services de secours publics ;
- les modalités de communication du gestionnaire d'infrastructure avec les médias, en cohérence avec le directeur des opérations de secours et les exploitants ferroviaires.

Par ailleurs, les exploitants ferroviaires décrivent les organisations mises en place pour répondre aux sollicitations du gestionnaire d'infrastructure en cas d'activation du PIS. Elles précisent notamment les locaux, moyens humains, matériels et techniques qu'elles mettent en œuvre.

Chaque PIS fixe les modalités de transmission de l'alerte et les informations à communiquer au préfet, aux services de secours et aux autres exploitants ferroviaires concernés. Il précise en particulier le contenu du message d'alerte extérieure et les principaux renseignements que ce message doit fournir dans les délais les plus brefs :

- l'origine du message (organisme, coordonnées téléphoniques, correspondant pour relations ultérieures) ;
- l'heure de rédaction du message ;
- les destinataires (services de secours, préfectures, autres exploitants ferroviaires) ;
- l'identification du (ou des) train (s) accidenté (s) (train fret n° ..., exploitant ferroviaire concernée) ;
- la nature de l'événement de sécurité (déraillement, collision, incendie...) et, si possible, des informations sur les causes connues ou présumées ;
- sa localisation (PK n° ..., la ligne de... à..., département de..., commune de..., point d'accès sur la cartographie) ;
- la première évaluation des victimes et des dégâts ;
- les premières mesures prises ;
- les moyens mis en œuvre pour la mise en sécurité des engins de transport tel que définis à l'article R. 551-6 du code de l'environnement.

Le gestionnaire de l'infrastructure actualise le PIS en tant que de besoin.

Les exploitants ferroviaires sont tenus d'adapter leur organisation aux exigences du PIS.

Art. 16. – Les événements de sécurité susceptibles de déclencher l'activation du PIS par le coordonnateur local sont classés selon la typologie suivante :

- type 1 : événement de sécurité géré par les exploitants ferroviaires avec leurs moyens propres. Ces événements ne nécessitent pas systématiquement le concours des services de secours publics ;
- type 2 : événement de sécurité nécessitant le concours des services de secours publics et l'information du préfet, voire la mise en œuvre d'un dispositif ORSEC, au sens de l'article R. 741-8 du code de la sécurité intérieure.

Le déclenchement d'un PIS pour un événement de type 2 avec mise en œuvre d'un dispositif ORSEC fait l'objet d'une procédure de retour d'expérience qui est communiquée au préfet territorialement compétent. Les événements de sécurité impliquant des marchandises dangereuses sont définis par l'annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres.

L'annexe 4 propose des événements susceptibles de déclencher l'activation du PIS dans les types précités correspondants.

CHAPITRE VI

Mesures transitoires et finales

Art. 17. – Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} avril 2017.

Art. 18. – Le directeur des services de transport et le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 30 mars 2017.

*La ministre l'environnement,
de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales
sur le climat,*

Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD*

*Le ministre de l'intérieur,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
de la sécurité civile
et de la gestion des crises,
L. PREVOST*

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,
de la mer et de la pêche,*
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD

*ANNEXES***Annexe 1 (Système de gestion de la sécurité)**

1. Objet de l'exploitation
2. Identification et maîtrise des risques identifiés par l'exploitant ferroviaire sur le réseau sur la base des tableaux d'évaluation des risques prévus en annexe 2
3. Organisation et personnel :
 - a. Missions et responsabilités
 - b. Tâches de sécurité
 - c. Formation et habilitation des personnels exerçant des tâches de sécurité
4. Circulation des trains :
 - a. Dispositions imposées par le gestionnaire de l'infrastructure
 - b. Préparation des trains
 - c. Circulation normale
 - d. Anomalies en circulation
 - e. Circulations particulières
 - f. Manœuvres
5. Gestion des interfaces
6. Marchandises dangereuses
7. Admission du matériel roulant
8. Maintenance du matériel roulant
9. Maintenance de l'infrastructure :
 - a. Voies et appareils de voie, y compris la plateforme
 - b. Signalisation et passages à niveau
 - c. Ouvrages d'art, ouvrages en terre et ouvrages hydrauliques
 - d. Traction électrique
 - e. Travaux réalisés dans le cadre de la maintenance de l'infrastructure
10. Suivi de l'exploitation
11. Traitement des accidents ou incidents graves
 - a. Le plan d'intervention et de sécurité
 - b. Mesures conservatoires
 - c. Consignation des mesures prises
12. Organisation du retour d'expérience
13. Contrôle interne et surveillance
14. Gestion de la documentation

Annexe 2 (évaluation des risques conditionnant l'audit externe)

TABLEAUX D'EVALUATION DES RISQUES**1 - Domaine EXPLOITATION**

Domaines	Facteurs de risques	Niveau de risques				Σ
		0	1	2	3	
Clients desservis et concomitance d'activités	<ul style="list-style-type: none"> Voie maintenue et exploitée par un gestionnaire d'infrastructure, desservie par une ou plusieurs entreprises ferroviaires, (EF) et/ou par un opérateur de transport non EF Nombre d'installations terminales embranchées et de sous embranchés, complexité du plan de voie 	Desserte d'un seul site	Un seul exploitant intervenant sans concomitance d'activités	Plusieurs exploitants intervenant sans concomitance d'activités (partage spatio temporel);	Plusieurs exploitants intervenant avec concomitance d'activités	
		Engagement d'un seul train à la fois circulant sur la même section de ligne et sans refoulement	Engagement d'un seul train à la fois circulant sur la même section de ligne	Engagement possible de plusieurs circulations dans le même sens ou en sens opposés sur la même ligne	Engagement possible de plusieurs circulations dans le même sens ou en sens opposés sur la même ligne	
Engagement des trains	<ul style="list-style-type: none"> Engagement de plusieurs circulations dans le même sens ou en sens opposés sur la même ligne (nez à nez, rattrapage, ...) 	Engagement d'un seul train à la fois circulant sur la même section de ligne et sans refoulement	Engagement d'un seul train à la fois circulant sur la même section de ligne	Engagement possible de plusieurs circulations dans le même sens ou en sens opposés sur la même ligne		
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse de circulation 	Vmax inférieure ou égale à 6km/h	Vmax comprise entre 7 et 30 km/h.	Vmax comprise entre 31 et 50 km/h.	Vmax comprise entre 51 et 70 km/h	Vmax supérieure à 70 km/h
Total exploitation de 4 à 6 :		Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.				0
Total exploitation de 7 à 11 :		Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.				

2 - Domaine INFRASTRUCTURES

Domaines	Facteurs de risques	Définitions	Niveau de risques				Σ
			0	1	2	3	
Voie et appareils	<ul style="list-style-type: none"> Linéaire de voie (hors voies à l'intérieur des établissements) Nombre d'appareils 	<p>(*) L'état des constituants et la qualité de la géométrie sont jugés acceptables des lors qu'ils permettent de respecter, sans mesures restrictives, le référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs porté par l'arrêté du 28 sept 2016.</p>	Linéaire total des voies inférieur à 1000 mètres	Linéaire total des voies compris entre 1 km et 10 km	Linéaire de voies compris entre 10 km et 40 km	Linéaire voie de plus de 40 km	
	<ul style="list-style-type: none"> Etat des constituants et qualité de la géométrie 		moins de 5 appareils de voie	moins de 10 appareils de voie	entre 10 et 40 appareils de voie	plus de 40 appareils de voie	
INFRASTRUCTURE	<ul style="list-style-type: none"> Consistance de la signalisation 		Signalisation essentiellement constituée de pancartes fixes.	Signalisation essentiellement constituée de pancartes fixes. Commande à distance de plusieurs appareils	Signalisation comprenant plusieurs signaux mobiles. Commande à distance de plusieurs appareils	Signalisation essentiellement constituée de signaux mobiles et d'appareils commandés à distance.	Signalisation essentiellement constituée de signaux mobiles et d'appareils commandés à distance.
	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de circuits de voie Nombre de postes d'aiguillage 		Pas de circuit de voie	Moins de 4 circuits de voie (hors PN)			Plus de 4 circuits de voie (hors PN)

Domaine INFRASTRUCTURES (suite)

Domaines	Facteurs de risques	Définitions	Niveau de risques					Σ
			0	1	2	3	4	
INFRASTRUCTURES	PN (Passages à niveau ou traversées routières ouvertes au public) <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de PN • Nombre de PN à signalisation automatique lumineuse et sonore SAL (non conditionnel- non FC) • Importance du trafic routier aux PN 	Les catégories de passages à niveau sont celles prévues par l'arrêté du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau. (*) Les routes à grande circulation sont listées dans le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009.	Absence de PN	Présence de 1 ou 2 PN toutes catégories (sauf SAL non FC) Présence d'un PN à SAL non FC	Entre 3 et 10 PN toutes catégories (sauf SAL non FC) Plus d'un PN à SAL non FC	Plus de 10 PN de toutes catégories (sauf SAL non FC)	Présence de plusieurs PN à SAL (non FC) sur voirie à grande circulation routière (*)	
	Ouvrages d'art et ouvrages en terre <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'ouvrages d'art (OA) • Nature des OA • Etat des OA et des ouvrages en terre (OT) 	Les ouvrages d'art concernés sont les ouvrages de franchissements destinés à la circulation ferroviaire, d'ouverture supérieure ou égale à deux mètres ; et le cas échéant, les tunnels, tranchées couvertes ou galeries de protection ; Les ouvrages en terre sensibles sont ceux présentant ou ayant présenté des désordres, les OT ayant fait l'objet de traitement qui requiert entretien et suivi, les OT au droit desquels l'environnement a été à l'origine de phénomènes pouvant présenter des risques pour les circulations (chutes de rochers, coulées de boue, etc.) conformément au référentiel de maintenance annexé à l'arrêté du 28 septembre 2016 portant un référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires sans circulations de voyageurs.	Aucun ouvrage de portée supérieure à deux mètres Présence uniquement de pont-rail en béton ou maçonnerie à travée unique et/ou d'OT non sensibles	Présence d'au moins un pont-rail en béton ou maçonnerie à plusieurs travées, et/ou d'au moins un PRA à tablier métallique et/ou d'au moins un petit tunnel	Présence d'au moins un pont-rail à tablier métallique à plusieurs travées, et/ou d'au moins un OT sensible et/ou de plusieurs tunnels de moins de 100m	Présence d'au moins un pont-rail à tablier métallique à plusieurs travées, et/ou de plusieurs OT sensibles et/ou d'un tunnel de plus de 100m		
Total Infrastructures de 1 à 8 :			Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.					0
Total Infrastructures de 9 à 32 :			Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.					0

**3 - Domaine MARCHANDISES DANGEREUSES SOUMISES AU REGLEMENT CONCERNANT LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE
DES MARCHANDISES DANGEREUSES (règlement dit « RID ») et ENVIRONNEMENT**

Domaines	Facteurs de risques	Niveau de risques				Σ
		0	1	2	3	
MARCHANDISES DANGEREUSES et ENVIRONNEMENT	Marchandises Dangereuses (MD)	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de circulation de wagons soumis à l'obligation de placardage ou signalisation au titre du RID 	-	-	Circulation de wagons soumis à l'obligation de placardage ou signalisation au titre du RID	-
	Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Topographie : Talus de grande hauteur, plateforme en surplomb, contiguïté de la plateforme avec cours d'eau importants ou plans d'eau profonds, soit des critères environnementaux susceptibles de provoquer un accident ou d'en aggraver les conséquences. 	Traversée de zone urbanisée	Site particulier à proximité et pouvant être impacté par un événement ferroviaire	Installations classées définies aux articles L. 515-32 et L. 515-36 du code de l'environnement surplombées par les infrastructures et pouvant être impactées par un événement ferroviaire	
Total MD et ENVIRONNEMENT de 0 à 2 :		Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.				0
Total MD et ENVIRONNEMENT de 3 à 6 :		Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.				

Annexe 3 (rapport d'audit)

1. Identification de l'organisme d'inspection et du correspondant de l'organisme en charge de l'organisation du contrôle
2. Identification de l'exploitant ferroviaire et de la commande d'audit externe
3. Périmètre du contrôle : périmètre géographique et identification des domaines contrôlés et explicitation des choix
4. Rappel de la réglementation applicable
5. Synthèse des observations
6. Constats : pour chaque item audité du système de gestion de la sécurité, les constats avec l'attribution d'une qualification :
 - a. Point maîtrisé : constat de la mise en œuvre par l'exploitant ferroviaire de dispositions du système de gestion de la sécurité adaptées aux enjeux de sécurité ;
 - b. Point de fragilité : constat d'une situation jugée fragile par rapport à la sécurité des circulations ferroviaires ;
 - c. Risque grave : constat d'un dysfonctionnement grave du système de gestion de la sécurité impactant directement la sécurité des circulations ferroviaires ;
 - d. Non-conformité à la réglementation : constat d'une non-conformité à la réglementation qui ne constitue pas un manquement grave ;
 - e. Manquement grave à la réglementation : constituent notamment des manquements graves à la réglementation les constats d'absence totale ou partielle de système de gestion de la sécurité, d'absence de contrôle interne ou d'absence d'intervention de l'exploitant ferroviaire conformément aux articles 9 et 10.
7. Information sur la communication à l'exploitant ferroviaire
8. Information sur la communication au préfet

Annexe 4 (événements de sécurité relevant de la typologie de l'article 16)

DÉSIGNATION DE L'ÉVÉNEMENT	TYPE	TYPE
	1	2
1. Accidents de personnes, collectifs ou individuels : personnel, tiers, suicide, mort naturelle, y/c aux passages à niveau.		
1.1. Personne blessée ou malade.	x	
1.2. Plusieurs personnes blessées ou personne décédée.		x
3. Incendie dans un train.		
3.1. Extinction avec les moyens embarqués.	x	
3.2. Incendie non maîtrisable ou avec facteurs aggravants et notamment dans le cas d'un engin moteur avec pyralène, ou incendie dans un tunnel.		x
4. Accident ferroviaire (déraillement, collision ou dérive).		
4.1. Sans conséquence humaine, conséquences matérielles limitées	x	
4.2. Sans conséquence humaine grave mais avec conséquences matérielles importantes.	x	
4.3. Avec conséquences humaines graves ou accident dans un ouvrage d'art à accès difficile (tunnel, tranchée couverte, viaduc...).		x
5. Attentats et explosions dans l'enceinte du chemin de fer, actes de malveillance ayant eu des conséquences graves pour la sécurité des circulations ou des personnes.		x
6. Événement important susceptible d'apporter une perturbation dans la circulation des trains ou d'avoir un certain retentissement tel que manifestation ou arrêt de travail (selon importance).	x	x
7. Incident affectant un chargement militaire (selon gravité).	x	x
8. Événement ayant une conséquence sur l'environnement (selon gravité).	x	x
9. Événement impliquant des marchandises dangereuses	annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres	

Annexe 5 (dossier préliminaire de sécurité-DPS)

Au regard de la nature du projet concerné, le DPS contient les éléments suivants :

a) Une notice générale du projet comprenant :

1. La présentation du demandeur et de l'organisation mise en œuvre pour le projet et rappelant :

- les principes d'organisation que le demandeur entend retenir pour les tâches de réalisation du projet ;

- les responsabilités des intervenants ;

- les modalités de coordination et de contrôle ;

- le nom de l'organisme qualifié accrédité retenu par le demandeur, le contenu de sa mission.

2. Une description synthétique du projet, le cas échéant de la phase du projet, précisant les conditions d'intégration en sécurité dans le système où il est destiné à être utilisé ou incorporé.

3. Le planning prévisionnel de réalisation indiquant les dates prévues de début des principales phases techniques et, le cas échéant, de réalisation des tests et essais.

4. Le cas échéant, la mention du système de référence pris en compte.

b) Un mémoire technique justificatif de la sécurité précisant :

1. Les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet envisagé, accompagnées des documents graphiques et plans nécessaires, notamment pour les innovations et singularités du projet.

2. Les éventuelles variantes de conception des éléments du sous-système ;

3. Les modalités d'exploitation envisagées, y compris en situations particulières ou dégradées ;

4. Les principes de maintenance envisagés afin de respecter la réglementation et de s'assurer que les objectifs de sécurité pourront être respectés tout au long de la durée de l'exploitation du sous-système ;

5. Le cas échéant, les modalités de prise en compte par le projet des exigences d'intervention des services de secours ;

6. Le processus de gestion des risques, y compris à caractère naturel ou technologique, comprenant l'analyse des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité résultantes qui doivent être remplies par le sous-système faisant l'objet de l'évaluation ;

7. Le cas échéant, les premiers éléments de preuve relatifs à la gestion des dangers identifiés et des premières mesures de sécurité associées, y compris les mesures de prévention et de protection envisagées et destinées à couvrir les risques de manière à respecter les objectifs de sécurité ;

8. La gestion des interfaces avec d'autres exploitants (gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires...) et consistant en :

- l'information des autres exploitants, le cas échéant par l'intermédiaire du ou des gestionnaires d'infrastructures pour les opérateurs de transport ;

- la ou les mesure (s) de sécurité envisagée (s) ;

- l'identification des services de secours et des services administratifs délivrant les autorisations préalables au titre des autres législations (notamment risques naturels et technologiques).

Annexe 6 (dossier de sécurité-DS)

Au regard de la nature du projet concerné, le DS contient les éléments suivants :

a) Un mémoire technique décrivant le projet réalisé, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelles qui permettent d'avoir une description du sous-système. Le mémoire précise et justifie également les évolutions éventuelles de la conception générale ou les dispositions significativement différentes de celles envisagées dans le DPS qui, n'ayant pas le caractère de modifications substantielles, n'ont pas nécessité l'approbation d'un nouveau DPS ;

b) Le cas échéant, la liste des tests et essais réalisés ainsi que les avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats ;

c) Un mémoire ayant pour objet de préciser les conditions d'exploitation et de maintenance du projet à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation et qui comporte :

1. La description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée, et notamment :

- les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation ;
- si c'est pertinent, les conditions d'intervention pour les services de secours ;

2. La description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du projet, en particulier les principes de maintenance ou le plan de maintenance initial envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à ce plan de maintenance devront être précisées ;

d) Une déclaration du demandeur certifiant la couverture des risques identifiés dans le DPS et la conformité du projet :

- aux prescriptions de la réglementation technique et de sécurité ;
- aux dispositions présentées dans le DPS, compte tenu des éventuelles évolutions précisées dans le mémoire prévu au a ci-dessus ;
- le cas échéant, aux prescriptions émises par le préfet lors de l'approbation du DPS ;
- le cas échéant, au système de référence pris en compte.

Annexe 7 (rapport de sécurité de l'organisme qualifié accrédité-OQA)

Le rapport de sécurité de l'OQA contient les éléments suivants :

a) Identification de l'OQA :

- nom et prénoms du dirigeant responsable des évaluations désigné pour la mission en cause,
- identification des personnes ayant participé à la mission d'évaluation et description de leur rôle
- attestation signée de chacune des personnes ayant participé à la mission d'évaluation de leur non-participation à la conception ou à la réalisation du système sur lequel porte l'évaluation.

b) Champ de l'évaluation de l'OQA :

- identification de la phase et de la partie concernée du système de transport réalisé,
- description de la nature de l'intervention de l'OQA, de son champ et de ses modalités techniques ;

c) Conclusions de l'OQA lorsque son intervention porte sur le DPS :

- Evaluation des risques naturels et technologiques ainsi que des autres risques, tels qu'ils ont été identifiés par le demandeur ;
- Evaluation de la validité et exhaustivité du référentiel technique proposé par le demandeur.
- Evaluation de la conception du projet au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du projet.
- Attestation de la conformité de la conception du projet au regard du référentiel technique proposé par le demandeur.
- Evaluation d'un programme de tests ou d'essais.
- Dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, évaluation des dispositions prises et de leurs justifications pour permettre la poursuite de l'exploitation conformément aux objectifs de sécurité pendant la durée des travaux.

d) Conclusions de l'OQA lorsque son intervention porte sur le DS :

- Rappel des risques identifiés.
- Attestation de conformité physique du système de transport réalisé par rapport au dossier préliminaire de sécurité, le cas échéant, complété par les prescriptions énoncées dans la décision d'approbation dudit dossier.
- Evaluation du système de transport réalisé au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du système
- Evaluation de tests et d'essais

e) Avis favorable ou défavorable

f) Le cas échéant, les rapports d'évaluation préparatoires au rapport de sécurité de l'OQA