Arrêté du 30/03/17 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

(JO n° 77 du 31 mars 2017)

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 1er 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).

Vus

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 Ier : Dispositions générales

Article 1er de l'arrêté du 30 mars 2017

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 2017susvisé ;

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 évènement est supérieur à 500 000 euros.

Article 2 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Article 3 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 4 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Article 5 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Article 6 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 7 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 8 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 9 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 10 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Article 11 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 12 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 13 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Article 14 de l'arrêté du 30 mars 2017

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 1er ;

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.

Article 15 de l'arrêté du 30 mars 2017

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.

Article 16 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Article 17 de l'arrêté du 30 mars 2017

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er avril 2017.

Article 18 de l'arrêté du 30 mars 2017

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

Annexe 1 : Système de gestion de la sécurité

A consulter en pdf

Annexe 2 : Évaluation des risques conditionnant l'audit externe

A consulter en pdf

Annexe 3 : Rapport d'audit

A consulter en pdf

Annexe 4 : Événements de sécurité relevant de la typologie de l'article 16

A consulter en pdf

Annexe 5 : Dossier préliminaire de sécurité-DPS

A consulter en pdf

Annexe 6 : Dossier de sécurité-DS

A consulter en pdf

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

A consulter en pdf

Source URL: *https://aida.ineris.fr/reglementation/arrete-300317-relatif-a-securite-circulations-ferroviaires-certaines-voies-ferrees*