

REGLEMENT DE SECURITE DE L'EXPLOITATION



Version VFL

20 JUIN 2022

Réseau Ferré Portuaire Ports de Strasbourg & Lauterbourg





1	20/06/2022	Passage sous statut VFL	Fabrice CARENOU	T. Schaeffer / P. Euvrard	Claire Merlin
Ver.	Date	Nature des modifications	Ecrit	Vérifié	Approuvé



Sommaire

PREAMBULE		_ 5
Titre 1. Le PILO	TAGE DE LA SECURITE	9
	Politique, Objectifs, Animation de la sécurité	_ 9
	Sécurité	10
1.1.2 Objectifs	de sécurité	11
1.1.3 Animatio	on de la sécurité	11
1.1.4 Comité a	le Pilotaae	12
CHAPITRE 1.2	ORGANISATION SECURITE	13
1.2.1 Principes	s d'organisation et de responsabilité	13
	directement prises en charge par le GI	
1.2.3 Missions	confiées aux Opérateurs portuaires	16
CHAPITRE 1.3	Participation du personnel	17
CHAPITRE 1.4	Élaboration des fiches de poste	17
Titre 2. La GES	TION DES RISQUES et du changement	18
	La Gestion des risques liés a l'activité ferroviaire	
	ues liés à l'activité	19
2.1.3 Regi	stre des dangers	24
CHAPITRE 2.2	Gestion des risques aux interfaces avec des tiers, ou d'autres parties	
extérieures au sy	stème ferroviaire	
CHAPITRE 2.3	Gestion des risques en cas de changement	28
TITRE 3. LA SUR	VEILLANCE DES ACTIVITES	30
CHAPITRE 3.1	Indicateurs et suivi	31
CHAPITRE 3.2	Audits, Contrôles & Inspections	32
CHAPITRE 3.3	Traitement des Non-Conformités	33
CHAPITRE 3.4	Plan d'Action Sécurité Amélioration Continue	33
CHAPITRE 3.5	Retour d'Expérience Sécurité	33
TITRE 4. La GES	TION DE L'INFORMATION	36
CHAPITRE 4.1	Information Sécurité	36
4.1.1 Info	rmations permanentes	36
4.1.2 Instr	ructions Locales Exploitation	37
	rmations pré-opérationnelles – Informations faite aux EF, et concernant le RFF	
4.1.4 Info	rmations opérationnelles	38
4.1.5 Com	munications de sécurité ferroviaire	38
CHAPITRE 4.2	Informations et Indicateurs de sécurité	39
TITRE 5. GESTIC	ON DES COMPETENCES	40
CHAPITRE 5.1	Répartition des missions de Surveillance des activités entre le Port, et les	
Opérateurs	41	
CHAPITRE 5.2	Tâches essentielles pour la sécurité	41
TITRE 6. La GFS	TION DOCUMENTAIRE	48
CHAPITRE 6.1	Diffusion de la documentation aux Opérateurs Portuaires	
CHAPITRE 6.2	rapport de synthèse sur la sécurité	
TITRE 7 12 GES	TION DES PRESTATAIRES	50
	Choix du prestataire	
		51



Description des Modalités de Surveillance des Prestataires	51
s contractualisées	51
t contrôles des prestations fournies	51
STION DES SITUATIONS D'URGENCE	52
ons	53
ies d'evenements	54 51
ntervention et de Sécurité	54 54
Enquête	55
Notification et conservation des événements de sécurité ferroviaire	55
INTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE	57
Principes de la maintenance	57
Politique de maintenance	58
ESTION DES CIRCULATIONS	62
HES DE POSTE	66
CAPITULATIF DES DOCUMENTS DE REFERENCE	71
CAPITULATIF DES DOCUMENTS DU Port de Strasbourg	76
CAPITULATIF DES DOCUMENTS DE L'OPE	79
CAPITULATIF DES DOCUMENTS DES OPM	81
DSSAIRE	82
NS DU RFP	92
LISTE DES FORMATEURS & EVALUATEURS INTERNES OPE- OPM	93
ABLEAU D'EVALUATION DES RISQUES DU RFP DU PAS	94
POLITIQUE DE SANTE, ET DE SECURITE AU TRAVAIL	_ 101
POLITIQUE DE SECURITE FERROVIAIRE	102
an d'Intervention Sécurité - PIS	104
	st contractualisées t contrôles des prestations fournies STION DES SITUATIONS D'URGENCE Situations d'évènements Situations d'évènements Situations d'évènements Situation et de Sécurité Enquête Notification et conservation des événements de sécurité ferroviaire SINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE Principes de la maintenance Politique de maintenance SITION DES CIRCULATIONS Gestion de la concomitance d'activité entre les opérateurs ferroviaires Principes et règles de circulation des trains et des Manœuvres HES DE POSTE SAPITULATIF DES DOCUMENTS DE REFERENCE SAPITULATIF DES DOCUMENTS DU Port de Strasbourg SAPITULATIF DES DOCUMENTS DE L'OPE SAPITULATIF DES DOCUMENTS DE L'OPE SAPITULATIF DES DOCUMENTS DES OPM SOSSAIRE NS DU RFP LISTE DES FORMATEURS & EVALUATEURS INTERNES OPE- OPM LISTE DES FORMATEURS & EVALUATEURS INTERNES OPE- OPM LISTE DES FORMATEURS & EVALUATEURS DU RFP DU PAS L'EPOLITIQUE DE SANTE, ET DE SECURITE AU TRAVAIL L'EPOLITIQUE DE SECURITE FERROVIAIRE



PREAMBULE

Contexte de l'activité ferroviaire du Port de Strasbourg

Le besoin de développer les ports français a conduit le législateur à confier à ces derniers, la maîtrise de l'ensemble des dispositifs logistiques, ferroviaire compris. Le livre IV du code des Ports Maritimes a été modifié par l'ordonnance 2005-898 du 2 Août 2005, transférant la propriété, et la gestion des installations ferroviaires situées sur les territoires des ports. Parallèlement, le décret 2007-1867 du 26 décembre 2007 attribuait de nouvelles responsabilités de Gestionnaire d'Infrastructure ferroviaire, aux autorités portuaires.

Avec la loi 2010-788 (Grenelle 2), l'ordonnance 2005-898 a été modifiée, clarifiant le régime juridique des Voies Ferrées Portuaires de l'ensemble des ports maritimes français. Le Port de Strasbourg, s'est vu transférer la propriété, ainsi que la gestion des voies ferrées, déjà présentes sur sa circonscription. Historiquement, ces voies étaient partagées avec la SNCF.

Plus récemment, le décret 2015-84 du 28 janvier 2015 remplacé en dernier lieu par le décret n° 2017-674 du 28 avril 2017 a fixé la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national. Le Port de Strasbourg en faisait partie jusqu'au 15 juin 2019, date d'abrogation dudit décret.

À la suite de la transposition des directives européennes en droit français, dites « Quatrième Paquet Ferroviaire », le Port de Strasbourg, en tant que GI, a fait le choix du statut juridique de sécurité dit « Décret Sécurité et Interopérabilité » constituant un prolongement du Système Ferroviaire national. Le Port de Strasbourg n'a pas souhaité renouveler son agrément auprès de l'EPSF au-delà de son échéance du 4 juillet 2022, et a décidé au titre de l'article 212 du décret 2019-525 du 27 mai 2019 de passer les Voies Ferrées Portuaires, sous statut du décret 2017-439 modifié du 30 mars 2017. Cela à compter du 20 juin 2022, 00h00.

L'ensemble du patrimoine, couvert par le présent RSE, est situé sur la circonscription, dont les limites d'emprise sont décrites à l'article 2, du décret du 27 septembre 1925, relatif à la constitution du Port Autonome de Strasbourg. La circonscription du Port autonome de Strasbourg a été étendue à l'ensemble du territoire du Bas-Rhin à effet du 9 mai 2012, en vertu d'un arrêté du 30 avril 2012 (publié au Journal officiel du 8 mai 2012) du ministre auprès du Ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports.

Les Voies Ferrées Locales du Port de Strasbourg sont réparties entre les sites portuaires de Strasbourg, et de Lauterbourg.

Les Opérateurs Portuaires

Dans un souci d'optimisation, le Port confie à un prestataire, désigné *Opérateur Portuaire*, les différentes missions d'exploitation (OP-E), et de maintenance (OP-M).

Les travaux neufs, ou de renouvellement, sont confiés à des Entreprises Extérieures (EE), sous la forme de marchés publics, ou dans le cadre de la sous-traitance directe de l'OPM.

S PREAMBULE



La sécurité

Le Port est responsable de la sécurité des voies ferrées, au niveau de la conception, de la construction, de l'exploitation, et de la maintenance.

Le Port rédige le RSE qui comprend, le Système de Gestion de la Sécurité (SGS), tel que défini dans le Décret 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises.

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Conformément à l'article 4 du décret 2017-439 modifié, les gestionnaires d'infrastructure (GI), et les entreprises ferroviaires (EF) circulant sur les Voies Ferrées Locales, doivent établir un SGS. Ce manuel contient les informations attendues en matière de Système de Gestion de la Sécurité.

Le SGS explicite les règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre, en permanence, les objectifs de sécurité définis par chaque exploitant ferroviaire. Il comporte en outre un processus permettant de tirer profit de l'expérience acquise, appelé REX.

Le SGS est une approche raisonnée de la sécurité. C'est un processus systématique, précis et complet pour gérer les risques liés à la sécurité. Comme tout système, un SGS a pour but de mettre en place, planifier et mesurer la performance. Le SGS fait partie intégrante de l'organisation, et de la culture sécurité du Port.

La gestion de la sécurité de l'exploitation ferroviaire oblige à maîtriser les risques qui y sont associés. Le but recherché, et que les évènements ne puissent se produire, ou s'ils surviennent, en réduire au minimum la gravité des conséquences. Ainsi, la mise en œuvre d'un SGS doit permettre de maîtriser les risques, afin de les maintenir à un niveau acceptable.

Conformément à l'annexe 2 de l'arrêté du 30 mars 2017 (voir tableau d'évaluation des risques en annexe 11 du présent SGS), le Système de Gestion de la Sécurité du RFP du PAS est audité tous les 3 ans par un organisme d'inspection accrédité selon les modalités prévues par le décret 2017-439 ainsi que par les arrêtés du 30 mars 2017 et 6 février 2018. C'est le PAS qui a l'initiative du calendrier de ces audits externes, sauf en cas de demande du Préfet. Le premier audit externe devra avoir été effectué à la demande du PAS avant le 20/06/2025 conformément à l'article 21 du décret 2017-439.

Documentation liée à l'activité ferroviaire du Port de Strasbourg

L'architecture documentaire cadrant l'activité ferroviaire du RFP est principalement composée :

- Le SGS. Ce document a été réalisé selon les dispositions du Guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un SGS du 12 janvier 2015 publié par l'EPSF
- En annexe : Le Manuel Qualité, intégrant la stratégie, et le Plan de Contrôle du Gl



CHAPITRE 0.1 DOCUMENTS & TERMES ABROGES

Texte abrogé :

- Règlement de Sécurité de l'Exploitation du réseau ferroviaire du Port de Strasbourg, V3
- Toute référence au Décret Sécurité & Interopérabilité, 2019-525

Termes abrogés :

- La notion de RFN n'est plus utilisée dans le présent texte. Lui est substituée la notion de « Système Ferroviaire » (SF), telle que définie à l'article 1^{er} du <u>décret 2019-525, du 27 mai 2019</u>, relatif à la sécurité, et à l'interopérabilité du système ferroviaire, et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires

CHAPITRE 0.2 DOMAINE D'APPLICATION

Le présent document s'applique au Réseau Ferré du Port de Strasbourg, tel que défini dans le Document de Référence du Réseau (DRR). NB : Malgré la transition en VFL, un DRR est conservé et publié, cela pour des raisons d'information et de clarté.

CHAPITRE 0.3 NOUVEAUTES LIEES A LA PRESENTE VERSION DU RSE

Cette présente version du RSE du Port de Strasbourg découle de la nécessité de la modifier, compte tenu du nouveau cadre légal, induit par le choix du statut juridique de sécurité :

« Décret 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises »



SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ



TITRE 1. LE PILOTAGE DE LA SECURITE

La présente partie décrit les sous-processus nécessaires au système global de sécurité, appelé « Pilotage de la Sécurité »

- Les politiques de sécurité, Générale (voir annexe 11) et Ferroviaire (voir annexe 12)
- Les objectifs de sécurité
- L'animation de la sécurité
- L'organisation de la sécurité
- La participation du personnel
- L'élaboration des fiches de poste

CHAPITRE 1.1 POLITIQUE, OBJECTIFS, ANIMATION DE LA SECURITE

Ce premier chapitre décrit les processus, et outils suivants :

- ✓ Les politiques de sécurité
- ✓ Les objectifs de sécurité
- ✓ L'animation de la sécurité
- L'organisation de la sécurité
- ✓ L'élaboration des fiches de poste

Il reprend en annexe les fiches de poste associées.

Répartition des missions de gestion de la sécurité entre le GI et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEURS
 Propose, actualise les Politiques Sécurité, et fixe les Objectifs associés Définit et fait vivre le dispositif d'animation de la sécurité Préside, et anime le Comité de Pilotage 	 Traduisent la Politique, et les Objectifs du Port, en actions inscrites au Plan d'Actions Sécurité Définissent, et présentent leur propre dispositif d'animation de la sécurité

Pour la définition des Politiques sécurité (Politique générale de sécurité de l'établissement public, + Politique de sécurité ferroviaire), et des objectifs associés, ainsi que pour l'animation de la sécurité, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

✓ Qui, dans son organisation est responsable de la mission : Élaboration, approbation, et diffusion du Plan d'Actions Sécurité, organisation interne de l'animation de la sécurité



- Qui la met en œuvre
- ✓ Quelles sont les modalités de réalisation, et de contrôle des actions

1.1.1 Politique Sécurité

- La Politique Sécurité exprime l'engagement, et la vision stratégique du Port de Strasbourg, en matière de sécurité ferroviaire.
- La Politique Sécurité comprend notamment une déclaration d'intention. Cette dernière présente les principes, et les valeurs fondamentales, sur lesquelles le Port se base pour travailler en sécurité.
- Sur sa période de validité, la Politique Sécurité présente les objectifs à tenir, en matière de sécurité ferroviaire.

Finalités de la Politique Sécurité

La Politique de Sécurité détaille la volonté, et l'implication de la Direction Générale du Port de Strasbourg, dans le domaine de la sécurité. Elle constitue :

- Un cadre de référence, pour la prise de décision
- Un moyen d'orienter les comportements, et de canaliser les initiatives

C'est un élément important de stabilité, et d'ancrage face aux changements qui marquent la vie du Port.

La maîtrise de la Politique de Sécurité de l'Établissement permet d'assurer :

- Un service sûr et fiable à ses clients, aux EF, et à la collectivité
- Un environnement industriel sécurisé lors des interventions des personnels

Éléments caractéristiques de la Politique Sécurité

Cette Politique se caractérise par le respect :

- Des textes légaux nationaux, et européens
- Des règles de sécurité
- D'un SGS complet, cohérent, et adapté régulièrement
- D'une volonté de progrès permanent

Cette Politique fait du <u>Plan d'Action Sécurité Non-Conformités</u>, un outil central dans le redressement des déviations constatées.

Ce Plan d'action intègre les objectifs dictés par le GI, et les décline en action quantifiable. Pilote désigné, délais de bouclage, et dispositif de contrôle de l'efficacité de l'action, doivent compléter le Plan précité.

Éléments d'évolution

L'évolution de la Politique de Sécurité tient compte des éléments suivants :

- Changements de réglementation, nouvelles normes, etc.
- Évolution des marchés, nouvelles installations, etc.
- Stratégie du Port



Résultats sécurité obtenus grâce au dispositif d'amélioration continue, etc.

La Politique Sécurité est passée en revue une fois par an, modifiée le cas échéant.

1.1.2 Objectifs de sécurité

Un objectif est le résultat vers lequel tend l'action d'un individu. Il comprend un indicateur qui permet de mesurer la performance individuelle et/ou collective.

Objectifs permanents du GI

Le Port se doit d'assurer ses missions de Gestionnaire d'Infrastructure, conformément aux règles de sécurité, aux demandes des clients, et des Opérateurs, avec pour finalités, dans chaque domaine :

- Zéro accident, ou incident d'exploitation, aucune dégradation faite aux marchandises transportées, au matériel, ou aux installations
- Zéro accident du travail, et zéro atteinte aux personnes
- Zéro atteinte à l'environnement

Détermination des objectifs

La détermination des objectifs annuels tient compte notamment :

- Des objectifs fixés par l'Etat,
- Des recommandations générales du BEA-TT, qui peuvent inspirer nos axes d'amélioration
- De la Politique Sécurité
- Des résultats de sécurité obtenus selon les différents indicateurs, du REX local, etc.
- Des contraintes de gestion de l'infrastructure portuaire

Pour suivre l'atteinte des objectifs de sécurité, ils sont commentés par les représentants du GI, lors des Comités de Pilotage.

Déclinaison des objectifs de sécurité par les Opérateurs d'Exploitation et de Maintenance

Une procédure GI précise la formulation des objectifs de sécurité. Ces derniers sont également présentés, et détaillés dans cette instruction.

1.1.3 Animation de la sécurité

En début d'année, l'animation de la sécurité permet notamment de diffuser la Politique associée, et de présenter les objectifs à respecter.

Tout au long de l'activité du RFP, l'animation continue de la sécurité vise à tenir informés les Opérateurs, en les sensibilisant face aux risques ferroviaires.

Le Port a mis en place un dispositif d'animation de la sécurité, constitué :

- De la révision annuelle des Politiques Sécurité, d'Etablissement, et ferroviaire
- Du Comité de Pilotage dédié à la sécurité, son ordre du jour étant intégré à celui du dernier COPIL trimestriel de l'année N-1



- Les COPIL trimestriels animées par le Responsable Réseau Ferré Portuaire. Les points ci-dessous sont passés en revue :
 - ✓ Traitement des observations, et approbation du compte rendu de la réunion précédente
 - ✓ Expression des difficultés rencontrées, et actions à entreprendre
 - ✓ Revue de sécurité ferroviaire, dont accidentologie
 - ✓ Revue de la gestion de la sécurité : Audits, Contrôles, PlanS d'Action Sécurité, REX, etc.
- La présence régulière de l'encadrement auprès des Opérateurs de sécurité constitue un élément fort de l'animation
- Communication verticale ouverte, et transfert systématique des présentations PPT (Préfecture, BEA TT, DREAL) jusqu'à l'opérateur œuvrant, participent à la diffusion de la culture sécurité

1.1.4 Comité de Pilotage

Le comité de pilotage est composé Chef de Pôle Réseau Ferré Portuaire, ainsi que des cadres de l'OPE et des OPM, accompagnés des agents de maîtrise (*chefs d'équipe exploitation, et maintenance*). Ces derniers présentent des focus ponctuels sur certaines activités, ou dossiers concrets : Maintenance PN, Plan d'Exploitation, PAM, etc.

Les sujets abordés, le sont à la demande du GI, <u>ou laissés à l'initiative dynamique du prestataire.</u>

Lors du Comité de Pilotage, il est possible, à la vue des différents rapports d'activité du site (Mensuels, RAS, audits, contrôles, etc.) de :

- ✓ Définir certaines actions d'amélioration, inscrites au Plan Amélioration Continue
- ✓ Demander ou valider des évolutions d'organisation, un renfort en personnel
- ✓ Commander des audits sécurité, ou des inspections ponctuelles sur un thème précis



CHAPITRE 1.2 ORGANISATION SECURITE

L'organisation combine moyens humains, techniques, et financiers afin de réaliser une mission donnée.

L'organisation de la sécurité doit permettre le respect des règles et procédures. Elle vise également une gestion correcte du Processus Sécurité lors des missions du Port et des Opérateurs.

Répartition des missions d'organisation de la sécurité entre le Port et les Opérateurs

PORT DE STRASBOURG	Operateurs
 Définit les principes d'organisation Affecte les moyens financiers destinés à l'exploitation, à la maintenance, et à la sécurité 	 Présentent leur propre organisation, illustrée par un organigramme Présentent la répartition des missions, les délégations, et établissent les fiches de poste Répartissent les moyens humains et techniques destinés à l'exploitation, à la maintenance, dans le respect des règles et des procédures sécurité

Pour l'organisation de la sécurité, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

- Qui, dans son organisation, est responsable de la mission : Elaboration, approbation et diffusion de l'organisation
- ✓ Quelles sont les modalités, et le contrôle associé

1.2.1 Principes d'organisation et de responsabilité

L'organisation mise en place pour assurer les missions d'exploitation, et de maintenance du RFP confiées à l'OPE / OPM, respecte les principes suivants :

- ✓ Définir une ligne hiérarchique, avec identification claire des différents niveaux de responsabilité
- ✓ Présenter la ligne hiérarchique, et les experts associés, sous forme d'organigramme

La responsabilité se définit comme l'obligation de répondre de ses actes. Elle désigne également la capacité à pouvoir prendre soi-même des décisions.

De manière générale, les responsabilités de sécurité sont exercées au travers de délégations, depuis l'échelon hiérarchique supérieur, jusqu'à la base. Tout responsable d'une mission de sécurité, dit l'autorité délégante, peut la déléguer à un subordonné, dit le délégataire.

Quel que soit le niveau hiérarchique, un délégataire doit disposer de la compétence, de l'autorité, et des ressources nécessaires à l'exercice de la mission confiée.

Dans ses missions pour le Port, chacun des Opérateurs doit, par ailleurs :

- ✓ Définir les responsabilités, et les délégations éventuelles
- ✓ Répartir les missions en fonction des compétences, et de l'expérience de chacun
- ✓ Présenter chaque poste, ses responsabilités, et les délégations associées (fiche de poste)
- ✓ Définir les principes, et modalités de répartitions des ressources affectés à l'exploitation, à la maintenance, et à la sécurité



1.2.2 Missions directement prises en charge par le GI

La Direction de la Valorisation du Domaine du Port, représentée par le Pôle RFP, a le rôle de maitrise d'ouvrage, en matière de définition des besoins ferroviaires. Le Pôle est sollicité pour avis, et orientations, sur les différents projets de développements, ou d'aménagements que comprend le mode ferroviaire.

Lorsque la situation le nécessite, notamment lors d'évènements demandant des décisions organisationnelles, ou lorsque l'évènement fait état de victimes, d'un incendie, ou de présence de MD, le Port de Strasbourg applique les dispositions du chapitre relatif aux **situations d'urge**nce (Titre 8).

Ayant en charge la gestion des voies ferrées, le Pôle RFP gère les relations avec le Ministère, la Préfecture, les OPF, les ITE, les conventions de raccordement avec SNCF Réseau, ainsi que les marchés publics contractualisés avec l'OPE, et les OPM.

Le Pôle RFP a un rôle central sur les questions générales, et opérationnelles des voies ferrées (Mise en œuvre, et animation du SGS, rédaction du DRR, Audits, Inspections et Contrôles, Suivi des indicateurs, Expertises techniques, REX, Rédaction des MP d'investissement, Choix techniques, ...), veille technique et juridique, etc.

Le Pôle RFP du PAS a en charge la Maitrise d'Œuvre (MOE) pour les opérations portant sur :

- Le renouvellement d'infrastructures, ou d'installations, ainsi que les opérations de gros entretien sur le RFP
- ✓ La création de nouvelles infrastructures ferroviaires, ou équipements indissociables de l'infrastructure ferroviaire

Ces opérations sont menées en concertation avec l'OPE, afin de garantir la bonne adéquation des travaux programmés avec les besoins de l'exploitation. Le Port, via le Pôle RFP, peut être amenée à assurer la coordination des OPM.

Le Port autorise les EF et les industriels qui en feraient la demande, à circuler sur le RFP. A ce titre le Gl accompagne les acteurs dans leurs démarches (CUR, Visites de ligne, etc.)



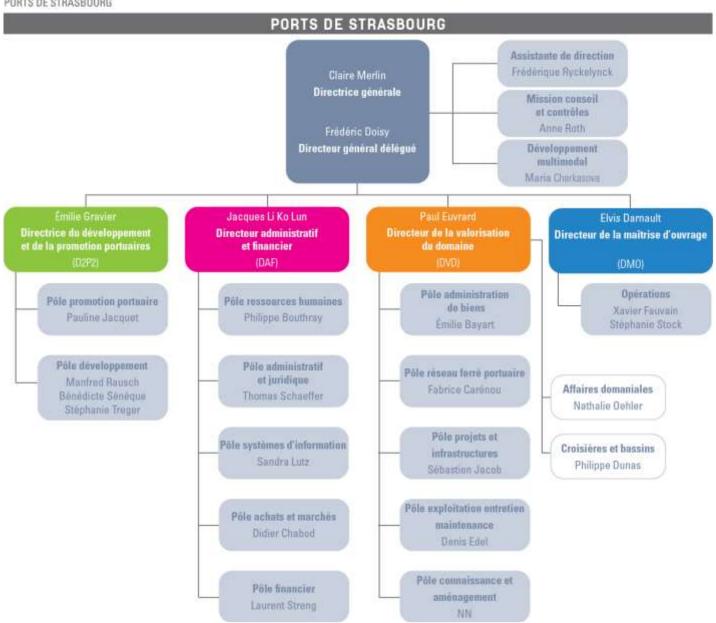
ORGANISATION / ORGANIGRAMME

Organigramme de Ports de Strasbourg

L'organigramme, présenté ci-dessous, permet de représenter, et de situer les missions des différents services du Port, notamment pour la partie Direction Valorisation du Domaine (DVD), dont dépend le Pôle RFP, en charge de la gestion de l'infrastructure ferroviaire.



ORGANIGRAMME DE GROUPE





1.2.3 Missions confiées aux Opérateurs portuaires

Sont désignés Opérateurs Portuaires sur le RFP :

- ✓ L'Opérateur Portuaire Exploitation (OPE) qui a en charge la gestion des trains, et des circulations
- ✓ Les Opérateurs Portuaires Maintenance (OPM) qui ont en charge le fonctionnement, et l'entretien des installations techniques et de sécurité (IT + IS)

Les Entreprises Ferroviaires

Missions confiées à **l'O**pérateur Exploitation (OPE)

Les missions assurées par l'OPE en charge de la gestion des trains, et des circulations comprennent :

- ✓ Des missions de conception
- ✓ Des missions opérationnelles
- ✓ Des missions d'encadrement

Dans l'exercice de ses missions, <u>l'OPE a une obligation de neutralité, vis-à-vis des OPF</u>. L'OPE assure ainsi auprès du Port, une traçabilité de toutes les relations qu'il entretient avec les EF.

Missions confiées aux Opérateurs Maintenance (OPM)

Les missions confiées aux OPM se composent de :

- ✓ L'étude, la conception, et l'exécution de la maintenance :
- ✓ Établissement du Plan Annuel de Maintenance (Le PAM étant validé lors du dernier Comité de Pilotage trimestriel, en fin d'année N-1)
- ✓ Traçabilité des opérations de maintenance
- ✓ La surveillance des installations
- ✓ La réalisation des opérations de maintenance programmées, y compris la fourniture du matériel nécessaire, et les mesures associées de sécurité
- ✓ L'établissement de propositions de remise en état, a minima provisoire, suite à désordre par exemple
- ✓ L'astreinte technique, étendue à certaines activités non ferroviaires, comme les écluses ou le Pont Tournant. (NB: La maintenance courante de ces derniers reste du ressort du Centre Technique et de l'Entretien du Domaine, CTED)



CHAPITRE 1.3 PARTICIPATION DU PERSONNEL

Toute personne intervenant sur le RFP doit être impliquée dans le processus de la sécurité.

Communiquer, informer, savoir, se former = Sécuriser l'activité ferroviaire

CHAPITRE 1.4 ÉLABORATION DES FICHES DE POSTE

La fiche de poste décrit le rôle, et les responsabilités, notamment en matière de sécurité.

L'objectif de la fiche de poste est de décrire fidèlement les missions, et les responsabilités associées au poste. Elle vient en complément de l'organigramme.

Répartition des missions d'élaboration des fiches de poste entre le Port, et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEURS
 Définit les principes d'élaboration des fiches	 Élabore une fiche de poste par agent, ou par
de poste Définit les postes, ou missions concernées	famille de poste

Pour la définition des fiches, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

- Qui, dans son organisation, est responsable de la mission : Élaboration, approbation et diffusion des fiches de poste
- ✓ Qui les met en œuvre
- ✓ Quelles sont les modalités de réalisation, et de contrôle associé

Fiches de poste des Personnels du Port

Les fiches de poste du Chef de service RFP, et du Superviseur Maintenance sont reprises en Annexe.



TITRE 2. LA GESTION DES RISQUES ET DU CHANGEMENT

La gestion des risques, et des changements est soumise aux textes législatifs français, ainsi qu'au règlement européen, repris dans le tableau des références documentaires.

Le Règlement (CE) N° 402/2013 concernant l'adoption de méthodes de sécurité communes (MSC) relatives à l'évaluation, et à l'appréciation des risques

Ce règlement s'applique à tout changement considéré comme significatif au sens de l'article 4 du règlement, de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle du système ferroviaire d'un État membre.

Pour assurer une exploitation sûre de ses activités, le GI, et les Opérateurs, doivent élaborer une procédure de gestion de la sécurité. Elle a pour objet de :

- ✓ Analyser, classer, et évaluer les risques liés à l'activité ferroviaire, au moyen d'une méthode d'appréciation des risques
- ✓ Apprécier les risques associés aux interfaces du RFP / SF avec des parties extérieures
- ✓ Prendre en compte les modifications importantes apportées au RFP, dénommées « changements »

Le présent titre précise le processus de gestion des risques ferroviaires au sein du Port, selon :

- ✓ La gestion des risques liés à l'activité ferroviaire
- ✓ La gestion des risques ferroviaires aux interfaces
- ✓ La gestion des risques liés aux changements

Répartition des missions de gestion de la sécurité entre le Port et les Opérateurs

PORT DE STRASBOURG	OPERATEURS
 Supervise le processus de gestion des risques et du changement Propose les évolutions techniques ou organisationnelles Valide les évolutions techniques ou organisationnelles proposées par un Opérateur Valide les différentes étapes du processus de gestion des changements 	 Pilotent le processus de gestion des risques et du changement Assurent une révision annuelle des risques Proposent certaines évolutions techniques ou organisationnelles Réalisent les différentes étapes du processus de gestion du changement Assument les rôles de proposant et d'expert, au sens de la MSC CE 402/2013

Pour chacune des missions de gestion de la sécurité, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

- ✓ Qui, dans son organisation, est responsable de la mission
- ✓ Qui la met en œuvre
- ✓ Quelles sont les modalités de réalisation, et le contrôle associé



CHAPITRE 2.1 LA GESTION DES RISQUES LIES A L'ACTIVITE FERROVIAIRE

2.1.1 Risques liés à l'activité

La gestion des risques est un processus d'application systématique des Politiques, procédures, et pratiques Le processus comporte les cinq étapes suivantes :

- 1. Identifier tous les dangers raisonnablement prévisibles
- 2. Analyser et évaluer les risques identifiés, puis en définir le niveau d'acceptabilité
- 3. Mettre en œuvre des mesures de sécurité et de contrôle visant à réduire les risques détectés, dans la limite des responsabilités du GI, ou de l'Opérateur
- 4. Démontrer l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques
- 5. Démontrer comment les résultats de l'évaluation des risques sont communiqués (organisation et transmission de l'information, animation de la prévention, etc.)

Etape 1 - Définir le système

La définition du système doit préciser au moins les points suivants :

- L'objet du système
- Les fonctionnalités du système et ses composantes (humaines, techniques et opérationnelles)
- Les interfaces physiques et fonctionnelles
- L'environnement du système
- Les mesures de sécurité existantes



Etape 2 - Identifier les dangers et les risques

Les éléments du risque

Un risque se caractérise par quatre éléments :

- Le danger est la circonstance pouvant mener à un accident (Exemples : Chute d'un quai, chargement déplacé avec engagement du gabarit ferroviaire, etc.)
- La cible est menacée par le danger. Le risque n'existe que si le danger peut atteindre la cible
 La cible est souvent l'individu, l'infrastructure, et/ou l'environnement
- L'estimation des menaces
- Les barrières mises en place pour contrer la menace (Exemples : Bandes podotactiles le long du quai, RAT avant le départ du train, etc.)

On peut identifier les risques de plusieurs façons :

- Par consultation des experts externes, ou internes, groupe de réflexion
- En tirant les leçons du passé : Historique des incidents/accidents, REX, Retour BEA TT
- En se projetant dans le futur : Analyse par scénario, maquette, ou prototype, par exemple

Les causes de risque se répartissent en quatre catégories :

- Humaine
- Technique
- Organisationnelle et managériale
- Liée à l'environnement du système

Etape 3 - Evaluer le niveau des risques

Un risque se mesure par sa criticité. La probabilité de survenance d'un risque dépend de la fréquence d'exposition (ou occurrence) de la cible au danger :

Risque = Fréquence X Gravité

La fréquence dépend :

- Du nombre de cibles exposées au danger
- Du temps d'exposition de chaque cible
- De la prévention réalisée

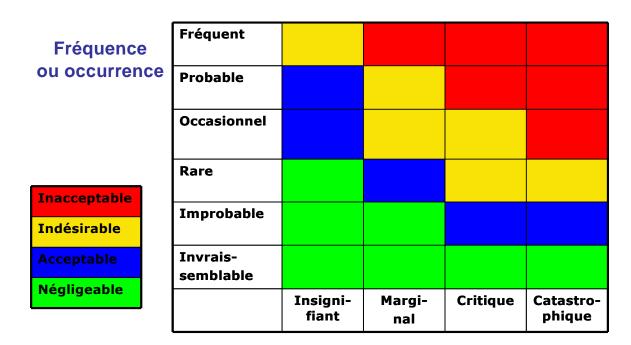
La gravité dépend du :

- Caractère dangereux de la situation
- Niveau de protection mis en œuvre



Matrice d'évaluation des risques (Norme NF EN 50126-1)

La présentation de l'évaluation des risques se fait, de façon habituelle par une matrice d'évaluation des risques.



Niveau de gravité

Etape 4 - Maîtriser les risques

A la suite de l'évaluation des risques, il faut en assurer la maîtrise, de façon à éviter l'apparition des dommages.

Pour maîtriser les risques, il y a plusieurs techniques :

- Supprimer le risque
- Réduire le risque par la protection et/ou la prévention
- Former les employés, et les sensibiliser régulièrement
- Informer, et avertir les employés
- Assurer le risque

En respect du règlement MSC CE 402/2013, il est nécessaire de faire la démonstration de la conformité du système avec les exigences de sécurité identifiées.

La prévention et la protection

La prévention désigne les mesures préalables prises pour que le risque ne se concrétise pas. La prévention a une incidence positive sur la gravité mais aussi sur la fréquence (Exemples : Garde-corps au bord des VF, réduction de la vitesse de manœuvre, lors du franchissement des PN non gardés).



La protection regroupe les mesures prises pour limiter les conséquences d'un risque, en diminuant la gravité. Les protections peuvent être collectives par l'élaboration de procédures, ou de documentation métier, par exemple. Elles peuvent aussi être individuelles, comme les EPI.

L'acceptabilité des risques

Le règlement 402 / 2013 établit une méthode de sécurité commune (MSC) pour évaluer, et apprécier les risq**ues d'un système.**

Le « principe d'acceptation des risques », tel que défini à l'article 3, du règlement 402 / 2013, implique les règles utilisées pour déterminer, si le risque lié à un ou plusieurs dangers, est acceptable, ou non.

L'acceptabilité des risques du système évalué est appréciée en fonction, d'au moins un des principes d'acceptation des risques suivants :

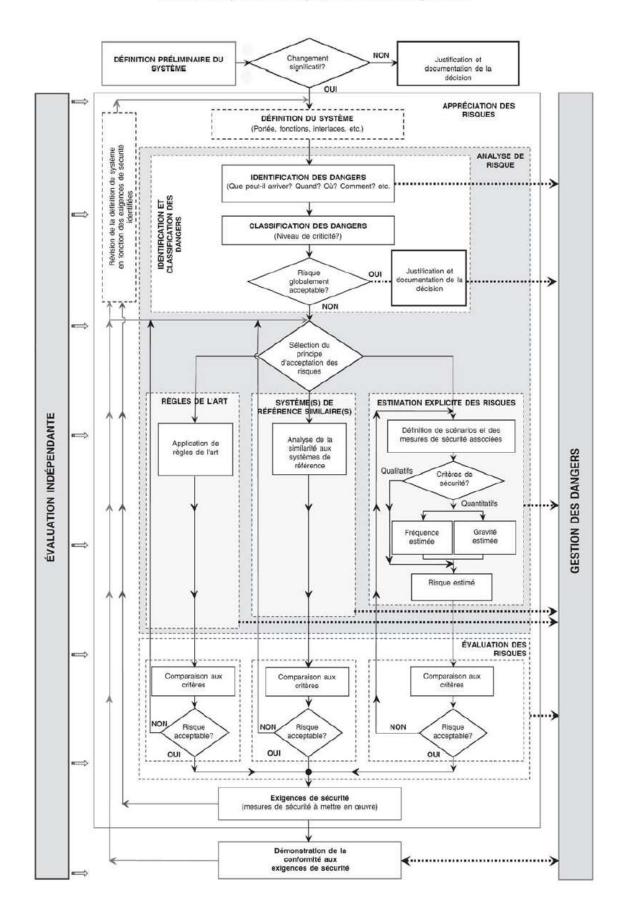
- a) L'application des règles de l'art,
- b) Une comparaison avec un système similaire,
- c) Une estimation explicite des risques.

Il appartient au proposant de l'étude, de choisir le principe à appliquer.

Ci-dessous, le schéma annexé au règlement 2013 R 402, que suit le GI, et ses sous-traitants, afin de déterminer le caractère significatif (ou non), du changement organisationnel, opérationnel, ou technique.



Processus de gestion des risques et évaluation indépendante





2.1.2 Risques liés à l'activité ferroviaire

Les principaux risques sur les voies ferrées portuaire

- En manœuvre : Déraillement, nez à nez, prise en écharpe, talonnage, etc.
- Lors de la concomitance d'exploitation : Déraillement, prise en écharpe, talonnage, etc.
- Lors de la maintenance de l'infrastructure : Déraillement, talonnage, heurt, etc.
- Chargement déplacé, portes ouvertes, engagement du gabarit, etc.
- Concernant le MR : Rupture d'essieu, perte de pièces, incendie, etc.
- Concernant l'environnement : Incendie à la voie, au MR, fuite de MD, etc.

La fréquence et la gravité sur les voies ferrées

La fréquence et la gravité des risques sont variables selon l'activité ferroviaire :

- Pour les manœuvres : Fréquence forte, mais gravité supposée plus faible
- Pour la formation des trains : Fréquence très faible, mais gravité pouvant être forte
- Pour la maintenance de l'infrastructure : Fréquence faible, et gravité variable.

2.1.3 Registre des dangers

Comme défini à l'article 3, du règlement 2013 R 402, le Registre des Dangers est un document dans lequel sont consignés, et référencés les dangers identifiés. Les mesures y afférents, l'origine des dangers, et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer, sont renseignées dans le RD.

Le Registre des dangers reprend tous les dangers, et les risques liés à l'activité ferroviaire.

Pour chaque activité, le RD décrit successivement :

- Les dangers, et leurs origines
- Les risques
- Les mesures liées

Le Registre des dangers est tenu et mis à jour, chaque fois que nécessaire par l'OPE-M, en particulier :

- Chaque fois qu'un changement significatif intervient
- Chaque fois qu'une nouvelle situation dangereuse apparait
- Chaque fois qu'il est utile d'intégrer le REX d'un accident, ou d'un incident
- Chaque fois que les exigences de sécurité sont modifiées



Le registre des dangers contient une référence claire **à l'origi**ne des dangers, et aux principes sél**ectionnés d'ac**ceptation des risques. Les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers (OPE, et/ou OPM) seront tenus de mettre à jour le registre.

En cas d'impossibilité, une information formalisée sera faite au GI, afin de transférer la recherche d'une solution adéquate. Les dangers nouvellement inscrits dans le registre ne seront réputés maîtrisés, que lorsque l'évaluation des risques sera réalisée par l'autre acteur. La solution adoptée devra être approuvée par l'ensemble des acteurs concernés.



CHAPITRE 2.2 GESTION DES RISQUES AUX INTERFACES AVEC DES TIERS, OU D'AUTRES PARTIES EXTERIEURES AU SYSTEME FERROVIAIRE

Le Port et les Opérateurs prennent en compte dans leur appréciation, les risques aux interfaces avec des tiers, ou d'autres parties extérieures au système ferroviaire

Le processus de gestion des risques aux interfaces reprend les étapes 1 à 4 présentées dans le chapitre 2.1.

Sur un port, les principaux risques surviennent lors :

- ✓ De la concomitance d'exploitation
- ✓ Des activités humaines
- ✓ Au niveau des interfaces entre RFP et SF.

Les zones de concomitance d'activité recouvrent :

- ✓ Les zones de quai
- ✓ Les zones de chargement, et de déchargement
- ✓ Les zones de réception/expédition
- ✓ Les zones d'évolution en terre-plein, et en chaussée

Sur ces zones, les risques spécifiques sont :

- ✓ Heurt entre une circulation ferroviaire, et un véhicule portant des conteneurs, ou un véhicule routier
- ✓ Mauvais arrimage des conteneurs sur les wagons, portes ouvertes, etc.
- ✓ Heurt de deux circulations ferroviaires à la suite d'une réception sur voie occupée
- ✓ Dérive du MR

Les risques en interfaces lors des activités humaines recouvrent :

- ✓ Les collisions aux PN.
- ✓ Les accidents de personne : Chute, heurt par une circulation, électrisation, etc.
- ✓ Les actes de malveillance
- **√** ...

Les risques en interfaces liées à **l'e**nvironnement recouvrent :

- ✓ Les divagations de bestiaux
- ✓ Les chutes d'arbres sur la voie
- ✓ Les inondations
- **√**

Les risques en interface avec le SF recouvrent :

- ✓ Le « nez à nez » et le « rattrapage » sur les voies uniques d'interface
- ✓ L'électrisation d'une personne
- ✓ Le heurt d'un agent de maintenance par une circulation ferroviaire
- ✓ L'expédition sur le SF d'une circulation non-conforme



L'interface entre SF et RFP concerne l'exploitation, la traction électrique, la signalisation, et les travaux.

La liste exhaustive des interfaces est mentionnée dans la convention de répartition (raccordement pour Lauterbourg), entre SNCF Réseau et le Port de Strasbourg. *Liste reprise au DRR*.

Des règles applicables sur leurs frontières communes sont établies, approuvés par les GI, afin de gérer les interfaces, et les incidences sur leurs systèmes d'exploitation respectif.

Ces règles sont reprises dans l'ILE « Interface ».

Cette ILE traite de la gestion des circulations ferroviaires aux interfaces, ou ayant une incidence sur le système d'exploitation d'un réseau à l'autre, des particularités relatives aux différents domaines, en situations nominales, ou situations dégradées. L'ILE traite également des mesures de protection à prendre lors de la réalisation des travaux aux interfaces, afin d'assurer en toute sécurité l'exploitation de ces zones.

L'ILE pourra être révisée par accord entre les parties, et approbation des deux GI.



CHAPITRE 2.3 GESTION DES RISQUES EN CAS DE CHANGEMENT

Le processus décrit ici permet de : « Maîtriser les risques liés aux modifications du système ferroviaire. Le Port, ou la personne désignée, conduit une analyse démontrant que post-changement, le système modifié conserve un niveau de sécurité, et de disponibilité, équivalent voire supérieur.

L'étude doit prendre en compte les impacts potentiels sur le système ferroviaire exploité.

L'analyse détermine s'il est nécessaire, notamment au regard de l'importance du changement, de solliciter un nouvel audit externe du SGS par un Organisme d'Inspection Accrédité. Ainsi bien que le décret 2017-439 ne l'impose pas, le Port s'engage à effectuer un nouvel audit externe du SGS par un Organisme d'Inspection Accrédité pour tout changement jugé substantiel au sens de la MSC 402-2013. »

L'Opérateur, en tant que proposant, veille à la gestion des risques introduits par ses prestataires et fournisseurs. À cette fin, il peut demander que ceux-ci participent au processus de gestion des risques décrit ci-dessus.

Origines des changements

Les changements impactant la sécurité peuvent trouver leur origine :

- A l'extérieur du Port : Modification importante des règles, du cadre légal, des installations
- Dans l'organisation même de l'Opérateur, du Port, de projets de réaménagement notamment

Ces changements sont détectés lors de la veille règlementaire et documentaire, des réunions entre le GI et l'Opérateur, des tournées sur le terrain, des exposés des travaux futurs, etc.

Ces changements peuvent être de nature technique, opérationnelle, ou organisationnelle. En ce qui concerne les changements organisationnels, seuls ceux susceptibles d'avoir une incidence sur les conditions d'exploitation ou de maintenance sont pris en compte.

Impact sur la sécurité

Caractère non-significatif d'un changement

Lorsque le changement proposé n'a pas d'incidence sur la sécurité, il n'est pas nécessaire d'appliquer le processus de gestion des risques. <u>Il suffit de tracer, et d'archiver les éléments de décision.</u>

Lorsque le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le Proposant désigné de l'Opérateur, effectue l'analyse prévue à la MSC 402/2013 et détermine, en concertation avec l'Expert désigné de l'Opérateur, le caractère significatif du changement, sur la base des critères ci-après.

Eléments d'appréciation du critère significatif d'un changement

Selon la MSC 402/2013, les critères suivants permettent de déterminer le caractère significatif d'un changement :

- 2. Conséquence d'une défaillance : Le scénario réaliste le plus défavorable en cas de défaillance du système évalué, compte tenu de l'existence de mesures de sécurité en dehors du système
- D. Innovation utilisée dans la mise en œuvre du changement. Il s'agit de ce qui est innovant dans le secteur ferroviaire, mais également ce qui est nouveau pour l'organisation mettant en œuvre le changement
- C. Complexité du changement
- d. Suivi : Impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système, et de prendre des mesures adéquates



- C. Réversibilité : Impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement
- f. Additionnalité : Evaluation de l'importance du changement en tenant compte de toutes les modifications liées à la sécurité, qui ont été apportées récemment, et qui n'ont pas été considérées comme significatives.

Selon les critères ci-avant, le Proposant poursuit l'analyse prévue à la MSC 402/2013 et détermine, <u>en concertation avec l'Expert désigné</u>, le caractère significatif du changement.

Méthode d'analyse du caractère significatif

Le caractère significatif, ou non, est déterminé selon le déroulé du tableau page 33, du présent document. (Annexe 1 du règlement 402/2013), et selon les règles d'appréciation, encadré en page 32.

<u>Caractère substantiel d'un changement :</u>

Définition : Toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du sous-système, ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles, comme étant « un changement nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité ».

Le risque aux interfaces lors des changements

Pour chacune des interfaces à prendre en considération pour le système en cours d'évaluation, les acteurs coopèrent pour identifier, et gérer les dangers, ainsi que les mesures de sécurité associées, sur ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par SNCF Réseau.

Lorsque, pour remplir une exigence de sécurité, un acteur estime nécessaire une mesure de sécurité, qu'il ne peut mettre en œuvre lui-même, il transfère, en accord avec un autre acteur, la gestion du danger associé à ce dernier.

Pour le système faisant l'objet d'une évaluation, tout acteur qui découvre qu'une mesure de sécurité est non conforme, ou inadéquate, a la responsabilité d'avertir le Proposant. Ce dernier en informe l'acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité.

Lorsqu'un accord ne peut être trouvé entre deux ou plusieurs acteurs, le Proposant a la responsabilité de trouver une solution adéquate.

Lorsqu'une exigence prévue par une règle nationale notifiée ne peut pas être remplie par un Acteur, le Proposant sollicite l'avis de la Préfecture.



TITRE 3. LA SURVEILLANCE DES ACTIVITES

Ce chapitre définit le processus qui organise la surveillance des activités ferroviaires du Port, en tant que Gl. Le système de surveillance sécurité est l'association des processus suivants :

- Les indicateurs et leur suivi
- Les audits, contrôles et inspections : <u>Le Plan de Contrôle 2022 2027</u>,
- Le traitement des non-conformités
- Les Plans d'Action Sécurité Non-Conformités et Amélioration continue
- Le Retour d'Expérience (REX)

Ces différents processus constituent un système de surveillance, permettant au Port de contrôler le niveau de sécurité des Opérateurs, de détecter les dysfonctionnements, et le cas échéant, d'y remédier en faisant mener les actions correctives. Ces dernières étant reprises dans le Plan d'Action Sécurité Non-Conformités.

Répartition des missions de Surveillance des activités, entre le Port et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEURS
 Détermine les indicateurs de sécurité et de sa gestion à présenter dans le rapport trimestriel d'activité Valide le programme annuel d'audits des Opérateurs Réalise ou fait réaliser les audits et inspections nécessaires Assure la traçabilité des audits et inspections qu'il réalise, reçoit les rapports et compterendu des audits et contrôles des Opérateurs Reçoit l'analyse de chaque événement de sécurité Est garant du suivi du Plan de Contrôle Est garant du suivi des Plan d'Action Sécurité 	 Complètent, et présentent les éléments du rapport trimestriel relatif à la sécurité (PPT Copil) Proposent les thèmes à auditer et/ou à contrôler au cours de l'année et réalisent, ou font réaliser les audits et/ou contrôles prévus au programme annuel Définissent la stratégie, les priorités et les plans de contrôle interne Réalisent les inspections demandées par le Gl Assurent la traçabilité des audits et inspections Détectent les non-conformités, tracent et prennent les mesures correctives Suivent les Plans d'action Sécurité Non-Conformités et Amélioration Continue Mettent en œuvre un processus de retour d'expérience (REX validé par le Port)

Pour chacune des missions de surveillance de la sécurité mise à leur charge, les Opérateurs doivent décrire dans une procédure :

- ✓ Qui, dans leur organisation, est responsable de la mission
- ✓ Qui la met en œuvre
- ✓ Quelles sont les modalités de réalisation, et le contrôle de la mise en œuvre effective



CHAPITRE 3.1 INDICATEURS ET SUIVI

Le suivi de la sécurité, et de sa gestion, s'effectue au moyen d'indicateurs mensuels, trimestriels regroupés dans un unique rapport mensuel d'activités.

Un indicateur est un instrument de mesure objectif, constatant un résultat de façon quantitative.

Les indicateurs de sécurité permettent d'avoir une vision réaliste du niveau de sécurité, et de sa gestion pour le Port, et les Opérateurs. Ils permettent, par ailleurs, de déduire les tendances. Ils donnent l'assurance que les actions mises en œuvre sont porteuses de résultats, et que les objectifs de sécurité sont atteints.

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 exploitants ferroviaires.

Indicateurs de sécurité

Les indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents sont définis chaque année par le Port selon la procédure Objectifs Sécurité « déterminer les objectifs sécurité ».

Par ailleurs, l'OPE et les OPM assurent le suivi de la production, par la mise en place d'indicateurs adaptés à l'ensemble des prestations (Sécurité, Exploitation, Maintenance). Ces indicateurs permettent au Port d'apprécier le respect des objectifs de performance fixés.

Rapport mensuel d'activité

Le rapport mensuel d'activité est articulé en quatre titres :

- 1. Exploitation
- 2. Maintenance
- 3. Contrôles Sécurité Qualité
- 4. Bilan financier

Les incidents / accidents sont repris au Titre 1.

Le Titre 3 comprend pour la partie sécurité : Les contrôles réalisés, et le plan d'action sécurité.

Communication des Indicateurs de sécurité

Le Port communique à la Préfecture, chaque trimestre, la valeur des indicateurs de sécurité concernant le RFP.

Le Préfet peut demander au Port, les indicateurs complémentaires requis à la suite d'un manquement grave, constaté à l'occasion d'un audit externe, d'un accident, ou d'un incident grave, concernant un élément du RFP du PAS.



CHAPITRE 3.2 AUDITS, CONTROLES & INSPECTIONS

Le processus de surveillance des activités est décliné selon une stratégie pluriannuelle définie par le GI, et pour laquelle les processus suivants sont mis en œuvre :

- L'audit est un processus systématique, indépendant, et documenté pour l'obtention d'informations probantes, et leur évaluation objective afin de déterminer la mesure dans laquelle les critères d'audit sont remplis. Le Port doit confier à un prestataire de surveillance extérieure, l'audit des processus dans lesquels il intervient.
- Le contrôle est un processus organisé vérifiant la conformité, et l'efficacité dans l'organisation, ainsi que la mise en œuvre de la sécurité, et de sa gestion.
- Les inspections permettent de s'assurer d'une mise en œuvre permanente des règles de sécurité et de sa gestion. Les inspections ne nécessitent ni contact préalable, ni réunion d'ouverture avec les personnes inspectées.

Modalités

La fréquence des audits externes, conformément à l'article 21 du Décret 2017-439, est fixée à 3 ans. Cette fréquence doit être adaptée au fil des évolutions du Port et/ou de son environnement.

Les audits, contrôles, et inspections concernent :

- La mise en œuvre de la gestion de la sécurité dans le cadre du SGS
- La conformité aux règles de sécurité: S'assurer que les personnels ayant des missions de sécurité, et les prestataires, <u>y compris ponctuels</u> appliquent les règles de sécurité, ainsi que les gestes métier adaptés

Les audits et contrôles peuvent :

- Être réalisés sur tous les sites d'activité du Port, chez les Opérateurs et ses prestataires d'activités
- Porter sur toutes les tâches et missions de sécurité, et sa gestion associée

Le Port et les Opérateurs assurent :

- La traçabilité des rapports d'audit, et du compte-rendu de chaque contrôle
- Le suivi des écarts, et des non-conformités, (via le Plan d'Action Sécurité Non-Conformité)
- Le suivi des mesures correctives prises

Thèmes d'audit et de contrôle

Les audits et contrôles doivent permettre de vérifier :

- La bonne application du SGS, dans les différents domaines
- Le respect des règles de sécurité, notamment par les Opérateurs portuaires
- Le bon niveau de sécurité des installations, des outils et de l'organisation
- La prise en compte des constats effectués lors des audits et contrôles précédents

Le Plan de Contrôles Pluriannuel du PAS, prévoit l'ensemble des contrôles entre 2022 et 2027, qu'il s'agisse des audits externes, ou des contrôles internes.

Conformément à l'article 4 et 17 du Décret 2017-439, le PAS conserve une documentation appropriée durant trois ans, possiblement à disposition du Préfet.



CHAPITRE 3.3 Traitement des Non-Conformites

Le traitement des non-conformités permet d'enregistrer les situations d'écarts par rapport aux règles de sécurité, ainsi qu'au processus Qualité. Le produit de sortie est une action de nature à revenir à une situation conforme.

Les Non-Conformités sont transmises par les Opérateurs, via une Fiche de Remontée d'Information, (FRI). Une fois collecté, le suivi des actions se fait via le tableau des Non-Conformités. Leur traitement est suivi en Comité de Pilotage GI / OPE – OPM.

Par ailleurs, les Non-Conformités à Haut Potentiel de Gravité, et/ou d'apprentissage seront systématiquement transmises aux services compétents de la Préfecture.

CHAPITRE 3.4 PLAN D'ACTION SECURITE AMELIORATION CONTINUE

Le Plan d'Action Sécurité Amélioration Continue présente les actions propres à améliorer la sécurité, et la qualité.

Ce plan permet un suivi des <u>actions préventives</u>, dont la réalisation vise à éliminer les causes potentielles d'une situation à risque, ou dont la qualité pourrait être améliorée.

Le Manuel Qualité, présente le processus de l'Amélioration Continue, via le Plan d'Action Sécurité.

Si une action n'est pas bouclée à l'échéance prévue, l'action est reportée sur l'année suivante.

Modalités

Le Plan d'Action Sécurité Amélioration Continue a une durée limitée à l'année en cours.

CHAPITRE 3.5 RETOUR D'EXPERIENCE SECURITE

Le REX est un dispositif d'analyse, permettant de tirer les conséquences d'un accident, afin d'adapter la prévention.

Il repose sur l'hypothèse de reproductibilité des événements. Le REX tente d'éviter la survenance d'événements, par l'analyse, et l'enregistrement d'événements antérieurs de même nature.

L'analyse des événements Sécurité

On appelle évènement Sécurité toute situation qui met en cause la sécurité. Notamment lorsqu'une activité opérationnelle n'est pas réalisée conformément aux règles établies.

Les évènements Sécurité peuvent avoir des conséquences, allant du presque incident, à l'accident grave. Il est donc impératif de <u>considérer chaque événement comme potentiellement grave.</u>

La détection des événements Sécurité repose sur l'observation, et la vigilance de chacun. Cela s'accompagne d'une volonté affirmée de partager la connaissance.

Tout personnel a le devoir de signaler un événement grave, ou inhabituel, concernant la sécurité.

L'analyse des événements de Sécurité contribue à :

- Détecter les fragilités du système ferroviaire
- Détecter rapidement les personnels à risque
- Déterminer les actions à mettre en place, afin d'éviter le retour de l'événement



•

Les sources d'information

Les sources d'information concernant les accidents, incidents et presque accidents sont notamment :

- Les rapports d'accident ou d'incident sur le RFP
- Les rapports des EF
- Les constats lors des tournées par les personnels du Port, et des Opérateurs,
- Les informations reçues du BEA TT, etc.

Le processus d'analyse

L'analyse de l'événement Sécurité a pour objectifs de :

- Reconstituer l'événement depuis sa genèse jusqu'au rétablissement de la situation normale
- Recenser les dysfonctionnements à l'origine de l'événement, et en expliquer les conséquences
- Vérifier les mesures conservatoires prises par les Opérateurs ou les EF. Les compléter si besoin
- Proposer des actions correctives pour éviter le retour d'un événement identique

Afin de garantir l'efficacité du processus, l'analyse doit être effectuée au plus près de l'événement, sans dépasser trois mois.

Les champs de l'analyse

L'analyse des événements Sécurité s'applique à tous les champs de la sécurité en général : Technique, organisationnel, humain et environnemental.

Champ technique (les équipements fixes ou mobiles)

Selon l'équipement, ce champ reprend : 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)

Selon le processus, ce champ reprend : 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 Prestataires d'activité...)

Ce champ reprend : Les caractéristiques du poste ou de la mission impliquée (horaires, roulement...), la description des tâches prévues et réelles, les caractéristiques professionnelles des Opérateurs de sécurité impliqués, le comportement des Opérateurs de sécurité impliqués, l'exercice du management dans l'entité concernée, et les éventuelles causes constatées.

Champ environnemental (facteurs externes)

Ce champ reprend : Les conditions météorologiques, physiques, sociologiques, industrielles, les comportements de tiers (circulations routières, actes de malveillance), et les facteurs externes (éclairage, interventions autres que celle de l'Exploitant, etc.).

Les outils d'analyse

Pour analyser un événement sécurité les Opérateurs utilisent systématiquement l'arbre des causes. Si nécessaire, ils peuvent également utiliser le diagramme d'Ishikawa



Le processus de REX Sécurité

Le REX est un processus méthodique, c'est à dire organisé, permanent et structuré, permettant :

- Grâce au classement, de mémoriser les événements
- Grâce à l'analyse, de comprendre les événements
- De tirer les enseignements d'événements issus d'une expérience significative

Les sous-traitants des Opérateurs ont l'obligation de mettre en œuvre une démarche REX, sur les activités de sécurité.

Les événements entrant dans le REX sont, au minimum, ceux correspondant aux indicateurs de sécurité.

Les étapes du processus du REX

Le processus du REX Sécurité s'organise autour de cinq étapes :

- Recueil des informations, effectué lors de l'enquête
- Tri, analyse et validation
- Classement et conservation des informations
- Exploitation et production de résultats
- Retour d'information, notamment par l'intermédiaire des Fiches REX



TITRE 4. LA GESTION DE L'INFORMATION

La prise en compte de la sécurité, comme préoccupation permanente du Port de Strasbourg, nécessite un dispositif de communication structuré, ainsi que la présence effective des responsables du GI, et des Opérateurs sur le terrain.

Le présent chapitre énumère les éléments constitutifs de l'Information Sécurité, et spécialement :

- Les informations de sécurité qui sont classées en trois catégories :
 - ✓ Les informations permanentes
 - ✓ Les informations pré-opérationnelles
 - ✓ Les informations opérationnelles, ou en temps réel
- Les communications de sécurité ferroviaire.

Ces informations sont échangées au sein des organisations des Opérateurs, avec les autres Exploitants (EF, Embranchés...), mais également avec les prestataires de service.

La distribution des documents de sécurité fait l'objet du Titre 6. Gestion documentaire.

Le présent chapitre présente aussi la gestion des événements.

Répartition des missions de la Gestion de l'Information entre le Port et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEUR
 Gère les informations permanentes, dont le GI a la responsabilité : RSE, DRR, MQ, PIS, etc. Communique au Préfet les accidents et incidents Communique le PIS au SDIS Organise un exercice périodique 	 Gère les informations permanentes qui lui sont affectées (ILE, ILET, Avis TX,) L'Opérateur Exploitation définit les règles, et les modalités de communication de sécurité L'Opérateur Exploitation informe le Port sur les accidents, et incidents à communiquer au Préfet

CHAPITRE 4.1 INFORMATION SECURITE

4.1.1 Informations permanentes

Les textes réglementaires relatifs à la sécurité de l'exploitation sont gérés d'une part par le Port, et d'autre part, par les Opérateurs.

Pour les informations permanentes, le Port de Strasbourg gère :

- Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation, comprenant le « SGS », et les « Exigences et Prescriptions Techniques »
- Le Document de Référence du Réseau (DRR)
- Le Manuel Qualité (MQ)



- Les Plans d'action sécurité Non-Conformité, et Amélioration Continue
- Le Plan d'Intervention Sécurité

Les Opérateurs gèrent :

- Les Instructions Locales d'Exploitation, (Les ILE sont validées par le GI)
- La documentation relative à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire, qui est transmise annuellement au GI, ce dernier validant le processus global.
- La documentation relative à l'exploitation ferroviaire

Pour permettre aux Opérateurs ferroviaires de bien identifier les contraintes particulières d'exploitation du RFP, le GI, remet à chaque Opérateur ferroviaire qui souhaite utiliser les installations, l'ILE Manœuvres. Cette instruction doit notamment reprendre les caractéristiques du RFP (description et utilisation des installations mises à disposition des opérateurs ferroviaires ...), les procédures locales particulières, ainsi que les règles de coactivité qui s'y appliquent.

Chaque Opérateur ferroviaire rédige une Instruction Locale Opérationnelle (ILO), pour ses Opérateurs sécurité. Les ILO contenant des dispositions, y compris des prescriptions réglementaires, nécessaires à un Opérateur exerçant une ou plusieurs T.E.S., sont établies, en tant que de besoin, sous la responsabilité de chaque Opérateur, en conformité avec les textes règlementaires émis par le Port. Ces textes (ILO), qui peuvent éventuellement être audités par le Port de Strasbourg, précisent notamment :

- Les mesures locales de sécurité à respecter
- Les règles de coactivité applicables sur le RFP (établissement d'un programme de manœuvres, traitement d'une manœuvre non prévue, voie affectée, relations entre Responsable-Circulation (et / ou Agent-Circulation) et le Conducteur polyvalent, ou Chef de la manœuvre...)

4.1.2 Instructions Locales Exploitation

Les ILE permanentes ou temporaires définissent notamment :

- Les conditions d'application du RSE
- Les règles d'exploitation des zones en interface avec le SF

Les ILE sont rédigées par le Port de Strasbourg, qui peut confier cette mission à un prestataire. Le GI vérifie par ailleurs, la cohérence entre le RSE et les ILE en vigueur.

Les instructions permanentes de sécurité sont prévues par le RSE, qui fixe les conditions dans lesquelles celles-ci sont établies, signées, modifiées, gérées et contrôlées.

Le GI dispose d'une collection de référence des Instructions permanentes de sécurité, qui s'appliquent, convenablement repérée et facilement accessible. Une copie de cette collection est à disposition du Responsable-Circulation.

Une Instruction temporaire d'exploitation est établie :

- Soit en application d'un texte. Elle est alors élaborée et signée dans les conditions fixées par le texte correspondant
- Soit du fait de circonstances imprévues et urgentes mettant en cause la sécurité, lorsqu'il est nécessaire de définir des dispositions nouvelles, ou de modifier les dispositions des Instructions permanentes de sécurité existantes.



4.1.3 Informations pré-opérationnelles – Informations faite aux EF, et concernant le RFP

Chaque conducteur doit maîtriser les caractéristiques du MR dont il a la responsabilité, et des voies sur lesquelles il circule.

Pour répondre à cette obligation, les EF forment leurs conducteurs à la connaissance du RFP. Le GI peut demander aux EF le cahier des charges des formations délivrées.

A défaut, et de façon exceptionnelle, une procédure établie par l'OPE, figurant dans la partie Exigences, et Prescriptions techniques, décrit les conditions dans lesquelles le conducteur peut assurer la conduite de la manœuvre, sur la portion considérée du RFP (accompagnement, guidage comme une manœuvre, pilotage).

L'OPE fournit, par ce biais aux EF, une présentation des lignes, et des équipements au sol, associés à ces lignes, ainsi que toutes les informations pertinentes pour la conduite ferroviaire.

L'OPE avise tous les exploitants ferroviaires, grâce à un document hebdomadaire, dénommé « AVIS TRAVAUX — Dépêches restrictive », vis-à-vis des éléments d'infrastructure modifiés de façon temporaire, ou définitive. Ces mêmes avis renseignent aussi les fermetures temporaires de voie.

4.1.4 Informations opérationnelles

Les informations opérationnelles sont transmises en temps réel :

- Du GI, représenté par l'OPE, pour ce qui concerne l'état du RFP, les incidents ou accidents de circulation, etc.
- Des EF, pour ce qui concerne le retard d'une circulation, une modification des conditions de circulation, etc.

4.1.5 Communications de sécurité ferroviaire

Le Port définit :

- Les dispositifs et moyens de communication, ainsi que leur règle d'emploi
- Les types de communication
- Le fonctionnement en mode nominal, en mode dégradé prévu, et en mode dégradé inopiné

La nature des communications concernant la sécurité, la forme, et le contenu des messages, ainsi que les conditions de leur traçabilité sont définies dans la partie Exigences & Prescriptions techniques, au titre 9.1.3 du présent document. Les modes de communications sont validés par le Port.

Les communications relatives à la sécurité sont normalement échangées au moyen de liaisons spécifiques, sauf lorsque les opérateurs sont en contact direct.

Les personnels opérationnels de l'OPE doivent avoir une maîtrise B1 de la langue française, et allemande, permettant :

- D'émettre, et de comprendre les messages échangés
- De transmettre des informations sur les caractéristiques et l'état du train, de la manœuvre, des infrastructures, de l'environnement, etc. Cela particulièrement en cas d'urgence, ou de situation dégradée

Les communications écrites sont échangées directement.



Type de communications

Les communications concernant la sécurité sont qualifiées de :

- Verbales, lorsqu'elles sont échangées de vive voix, radio, ou téléphone portable
- Écrites, lorsqu'elles sont échangées au moyen d'une dépêche délivrée au destinataire, ou préalablement remplie, et dont le texte est ensuite transmis par radio ou téléphone

Le collationnement des communications de sécurité doit être réalisé systématiquement.

Lorsque des termes techniques, ou géographiques, sont fixés par la partie « Exigences, et Prescriptions techniques », ou par une ILE, seuls ces mêmes termes doivent être employés, pour toute transmission d'une communication.

Toute dépêche doit être intégralement écrite par l'Opérateur de sécurité qui la transmet, et par celui qui la reçoit sur le carnet d'enregistrement des dépêches. Elle doit être, numérotée, et inscrite au fur et à mesure qu'elle est énoncée. La partie Exigences et Prescriptions techniques peut prévoir, que pour certaines opérations, il soit fait usage d'imprimés contenant déjà une partie du texte des dépêches à échanger. Dans ce cas, le texte des dépêches devra être énoncé en entier.

Une dépêche ne peut être annulée que par une autre dépêche.

CHAPITRE 4.2 INFORMATIONS ET INDICATEURS DE SECURITE

Dès le moment qu'une information est communiquée au BEA-TT par le GI, elle doit l'être également auprès du Préfet.



TITRE 5. GESTION DES COMPETENCES

Ce chapitre définit le processus général appliqué par le GI, et ses Opérateurs, dans le cadre de la gestion des compétences.

La compétence est la capacité des personnes à mettre en œuvre les savoirs, les savoir-faire constitutifs des connaissances d'une entreprise : Le poste de travail, ou une mission spécifique.

La compétence est un ensemble relativement stable, et structuré, de pratiques maîtrisées, de conduites professionnelles, et de connaissances.

La compétence est acquise par la formation et l'expérience. Elle doit être régulièrement actualisée, et contrôlée.

Au-delà des obligations légales, la gestion des compétences va encadrer le recrutement, la formation, la vérification des compétences et leur maintien. Ces différents processus permettent de mettre en place des agents compétents. Les processus garantissent, en outre, le maintien des connaissances et des compétences.

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

- Le recrutement
- La formation initiale et continue
- L'habilitation des agents
- Le suivi individuel des agents (SIA)



CHAPITRE 5.1 REPARTITION DES MISSIONS DE SURVEILLANCE DES ACTIVITES ENTRE LE PORT, ET LES OPERATEURS

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEURS
 Détermine les conditions de recrutement des agents assurant TES Valide le processus de formation initiale, et continue Valide le programme des formations Valide le processus d'habilitation des agents Valide le processus de suivi individuel des agents Est renseigné par les audits, et contrôles portant sur : Le niveau de sécurité des agents 	 Sont désignés Employeur au sens de l'arrêté « Tâches essentielles de sécurité » Effectuent les recrutements des agents assurant des TES Etablissent les Cahiers des charges de formation et vérifient les réponses pédagogiques Font assurer les formations initiales en fonction des besoins Font assurer les formations complémentaires et continues en respectant la périodicité
- La validité des différents processus de gestion des compétences	Analysent les évaluations des formationsMettent en œuvre les SIA

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

- Le recrutement
- La formation initiale et continue
- L'habilitation des agents
- Le suivi individuel des agents

Pour chacune des missions de gestion des compétences mise à sa charge, les OPE et OPM doivent décrire dans une procédure :

- Qui, dans leur organisation, est responsable de la mission
- Qui la met en œuvre
- Quelles sont les modalités de réalisation, et de contrôle de la mise en œuvre

CHAPITRE 5.2 TACHES ESSENTIELLES POUR LA SECURITE



Les tâches essentielles pour la sécurité sont définies aux points A à F et M des annexes I et II de l'arrêté du 7 mai 2015 modifié relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire, autres que la conduite de trains. La référence à cet arrêté est maintenue, malgré le choix du statut des VFL, à savoir :

- A: Manœuvrer les signaux et les autres installations de gestion des circulations;
- B : Assurer le service de la circulation ferroviaire ;
- C : Diriger la réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations et assurer, en cours d'opération, la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et à ses abords :
- D : Intervenir sur les composants critiques de l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations ;
- E : Réaliser des essais sur les installations de sécurité nouvelles ou modifiées ;
- F : Assurer la protection des circulations ferroviaires vis-à-vis des circulations routières et réciproquement aux passages à niveau (PN) ;
- M : Assurer, en l'absence de dispositif automatique d'annonce, l'annonce des trains.

Les compétences professionnelles spécifiques, correspondant à chaque tâche essentielle pour la sécurité, sont reprises à l'annexe 2, de l'arrêté du 7 mai 2015.

Les connaissances professionnelles nécessaires à l'exercice des TES impliquent :

- La connaissance générale de l'exploitation du système ferroviaire :
- Rôle des principaux acteurs impliqués dans le processus d'exploitation, connaissance générale des risques ferroviaires impliquant l'exploitation ferroviaire, et l'énergie électrique de traction
- Connaître la théorie, et maîtriser la pratique, associées à la TES
- Avoir les capacités à les mettre en œuvre en situation normale, ou dégradée
- Le personnel doit régulièrement être affecté, ou mis en situation d'effectuer les TES. Si tel n'était pas le cas, une reprise de formation serait nécessaire.

Recrutement

Le processus de recrutement permet notamment :

- Présenter le métier, y compris les exigences fortes de sécurité
- Vérifier la motivation du candidat
- Vérifier sa maîtrise de la langue française

Un visite d'information et de prévention, avant l'embauche, ou au plus tard avant l'expiration de la période d'essai, prévu par l'article R. 4624-10 du Code du Travail.

Pour les agents porteurs d'une ou plusieurs TES, un examen de l'aptitude psychologique porte sur :

- La capacité cognitive
- La psychomotricité



Le comportement en situation complexe, ou de stress

L'examen fait l'objet d'un bilan avec garanties de confidentialité, de non-discrimination, et donne lieu à délivrance d'un certificat d'aptitude psychologique. Ce dernier est signé, et daté, par le psychologue.

Formation

Intervenants dans la formation

Les formations (initiale, continue, et complémentaire) sont assurées par un centre de formation agréé, ou par des Formateurs internes appartenant aux Opérateurs.

Les intervenants dans la formation sont :

- Des formateurs du centre de formation agrée, ou des formateurs reconnus
- Des évaluateurs

La formation peut donc, le cas échéant être assurée par des formateurs internes, notamment sous la responsabilité d'un centre de formation, agrée par l'EPSF, pour les TES.

Les modalités d'organisation de la formation en interne sont reprises dans le document EDIS 4000, ou équivalent selon son appellation, que le GI valide annuellement, cité en Annexe 4, du présent document.

Exigences vis-à-vis des Formateurs

Conformément à l'article 10, de l'arrêté du 7 mai 2015, le Port s'assure de disposer de formateurs répondant aux conditions pour les prestations qu'ils entendent assurer.

Les moyens techniques doivent être suffisants, associés à la taille des groupes de cessions de formation, afin de respecter les exigences prévues par le cahier des charges figurant en annexe IV, de l'arrêté précité.

Lieu, planning, méthodes d'enseignement, outils pédagogiques, listes des documents de référence, et des documents professionnels remis aux stagiaires, et noms du, ou des formateurs, justifiant de leur expérience et capacités à enseigner la formation associée.

Exigences vis-à-vis des Évaluateurs

Qu'ils appartiennent au centre de formation, ou soient évaluateurs internes à l'entreprise, ils sont chargés d'assurer l'évaluation des connaissances des agents. Ils répondent aux critères de l'arrêté du 7 mai 2015, relatif aux tâches essentielles de sécurité pour les formations associées.

La formation continue

Les agents habilités aux TES bénéficient d'un dispositif de formation continue leur permettant de maintenir et d'améliorer le niveau de leurs compétences professionnelles. Les thèmes de formation continue sont déterminés par l'encadrement, à partir :

- ✓ De l'analyse des événements sécurité
- ✓ Des résultats du REX sécurité
- ✓ Des résultats de la surveillance des activités



✓ Des nouveautés réglementaires, des évolutions techniques ou d'organisation, ainsi que la documentation

La formation continue est adaptée aux besoins individuels des agents, ainsi que des métiers pratiqués.

La fréquence minimale de la formation continue, **est d'un**e journée au minimum tous les 3 ans, ou lorsque les évènements en démontrent la nécessité.

--- L'évaluation ---

L'évaluation de l'opérateur est une étape importante dans le processus de formation.

L'évaluation doit être réalisée pour s'assurer que l'agent a reçu la bonne formation, avant de pouvoir l'habiliter à la fonction, pour laquelle il est formé.

L'évaluation sera formalisée par un suivi individuel, en présence d'un superviseur. Le GI conserve à jour la liste des superviseurs.

L'évaluateur contrôle les connaissances acquises grâce à un test théorique, QCM, par exemple.

L'évaluation théorique réussie, un test pratique (en situation) est réalisé sous contrôle de l'évaluateur.

A l'issue, et sous conditions de réussite aux tests théoriques et pratiques, il sera délivré à l'agent une « Attestation d'évaluation à la T.E.S. », pour laquelle la formation est dispensée.

L'adaptation au poste de travail

L'adaptation au poste de travail porte sur les spécificités de certains sites, de certains postes.

Elle peut s'effectuer lors de poste doublé, avec le titulaire du poste considéré.

L'habilitation

A la suite de la délivrance de <u>l'attestation de formation</u>, une évaluation des compétences est réalisée par un responsable de l'agent.

Ces responsables sont désignés par l'employeur. La liste des noms est en annexe.

La durée de validité des Habilitations

La validité de l'habilitation à l'exercice d'une tâche essentielle de sécurité est de trois ans maximum, si, pendant cette période, les conditions suivantes sont remplies :

- Absence d'interruption notable, autre que repos, congé ou formation, dans l'exercice des fonctions considérées
- Pratique suffisante de la TES
- Attestation d'aptitude des évaluations périodiques des compétences professionnelles, et capacités à les mettre en œuvre
- Bilan psychologique satisfaisant (bilan d'embauche, ou dernier bilan s'il y a lieu)
- Bilan d'aptitude physique évaluée périodiquement

L'Habilitation initiale

Après obtention de l'attestation de formation, l'habilitation initiale sera délivrée après la réussite d'une épreuve pratique d'évaluation des compétences professionnelles, réalisée par un responsable de l'employeur.



L'évaluation des compétences professionnelles a pour objectif de s'assurer des connaissances professionnelles, et de la capacité à les mettre en pratique en situations d'exploitation nominale, dégradée, ou d'urgence.

Le maintien et renouvellement de l'Habilitation

Le responsable réalise les évaluations en s'appuyant sur le suivi individuel de l'agent, qui reprend la validation des compétences.

L'intégralité de ces items est évaluée sur une période de trois ans à compter de la date de **l'**habilitation initiale, ou de son dernier renouvellement.

Tout agent affecté à une TES doit bénéficier, une fois tous les trois ans, d'un examen médical en vue de s'assurer du maintien de son aptitude physique.

Tout agent affecté à une TES doit, par ailleurs, subir un examen médical avant reprise de ses fonctions dans les cas suivants :

- Absence pour cause de congé de maternité
- Arrêt de travail d'au moins 30 jours pour cause d'accident du travail
- Arrêt de travail d'au moins 30 jours pour cause de maladie, ou d'accident non professionnel
- Absences répétées pour raisons de santé

Le renouvellement de l'habilitation d'un agent affecté à une TES, atteste que chacune de ses compétences professionnelles est validée sur une période de trois ans. Il faut donc que :

- L'agent soit déclaré apte à l'examen médical
- Les compétences professionnelles soient validées

Le renouvellement de l'habilitation est effectué par le responsable tous les trois ans, à compter de la date d'habilitation initiale ou de son dernier renouvellement. Ce dernier se concrétise par une date de renouvellement, et une date de limite de validité, portées sur le <u>titre d'habilitation individuel</u>, et le <u>registre des habilitations</u>.



La traçabilité des habilitations

La traçabilité des processus d'habilitation doit être assurée.

Les documents relatifs à l'habilitation sont le Titre individuel d'habilitation, et le Registre des habilitations.

Le document de référence visé par le GI, EDIS 0300 ou équivalent selon appellation, décrit précisément le maintien du registre des habilitations OPE OPM. Ce document est cité en Annexe 4, du présent document.

La gestion des habilitations est assurée par le biais du registre des habilitations. Il s'agit d'un tableau, présentant de façon chronologique, et par agent, l'ensemble des données nécessaires au maintien de son habilitation.

Le registre d'habilitation (Cf. EDIS 0300, ou document équivalent validé par le Port) permet de suivre :

_ Nom, Prénom,
_ Date de naissance,
_ Entreprise,
_ TES et dates de validité correspondantes,
_ Périmètre d'habilitation :
_ Périmètre géographique
_ Technologie des équipements, des matériels et des agrès mis à disposition
_ Date d'habilitation,
_ Date limite de validité de l'habilitation,
Date et durée de la suspension.

Le registre doit être complet, et tenu à jour.

Le registre d'habilitation fait foi, en cas de doute sur la carte d'habilitation.

Dans le cas, où l'agent est suspendu temporairement, ou définitivement, la suspension doit être inscrite au registre.

Il doit aussi être inscrit « *suspendu* » dans le tableau des validités des TES, pour éviter que **l'agent** ne soit planifié sur des tâches, qu'il ne peut plus exercer.



Le suivi individuel agent

Le suivi individuel agent (SIA) porte notamment sur l'acquisition et le maintien des connaissances professionnelles requises. Il s'exerce par l'appréciation en continu de chacune de ses compétences professionnelles.

Le responsable réalise les évaluations en s'appuyant sur le SIA, qui reprend la validation des compétences.

L'ensemble des items du SIA est évalué sur une période de trois ans, à compter de la date d'habilitation initiale, ou du dernier renouvellement.

Le suivi individuel est une vérification de la conformité aux exigences des textes de sécurité ferroviaire pour la mise en œuvre des opérations.

Le suivi individuel est réalisé sous forme de contrôles, de préférence lorsque l'agent est en poste doublé.

L'employeur définit les modalités de ces contrôles, selon les tâches essentielles de sécurité assurées par l'agent.

La fréquence du SIA doit être adaptée au fil des évolutions du Port et/ou de son environnement. Elle peut être revue en cours d'exercice. Cette décision est tracée. Pour les agents affectés à une TES, la fréquence des suivis individuels est d'un contrôle tous les 10 mois.

L'employeur définit les documents servant de support à la réalisation du SIA.



TITRE 6. LA GESTION DOCUMENTAIRE

L'objectif de la gestion documentaire est d'organiser et de mettre à jour, l'ensemble des documents produits et/ou échangés, dans le cadre de la sécurité, de l'exploitation et de la maintenance du RFP.

Un processus de gestion de la documentation est établi par le GI, et chacun des Opérateurs portuaires.

Répartition des missions de gestion documentaire entre le Port et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEURS
 Etablit les textes dont le Gl a la responsabilité : RSE, MQ, DRR, Formulaires Fiche Audit, etc. Rédige le Rapport de synthèse de Sécurité, et le transmet au Préfet 	 Assurent la veille réglementaire des documents Mettent en œuvre le système documentaire, le plan de classement, les modalités de gestion du cycle de vie des document

Pour chacun des éléments concernant la gestion documentaire mis à sa charge, les Opérateurs doivent décrire dans une procédure :

- Qui, dans leur organisation est responsable de la mission
- Qui la met en œuvre
- Quelles sont les modalités de réalisation et le contrôle de la mise en œuvre

Chaque Opérateur doit notamment définir :

- Les acteurs intervenant dans la gestion documentaire et notamment le rôle du rédacteur, du vérificateur et de l'approbateur
- La veille réglementaire : Sites de référence
- La composition du système documentaire
- Le plan de classement des documents : Référencement, production des textes, etc.
- Les modalités de gestion du cycle de vie des documents : Création, modification, gestion, diffusion, abrogation, archivage

Veille réglementaire

Le Port de Strasbourg accède aux sites internet Légifrance et BEA TT. Une analyse de la documentation détermine les modifications qui affectent son secteur. Les principaux textes en vigueur sont mentionnés en annexe 2 du présent RSE.

Au sein du Port, le pôle juridique, assisté du Pôle RFP est chargé de la veille réglementaire.



CHAPITRE 6.1 DIFFUSION DE LA DOCUMENTATION AUX OPERATEURS PORTUAIRES

Le Port tient, ou fait tenir par l'OPE, la liste des Opérateurs portuaires habilités sur le RFP, à jour des certificats de visites de lignes.

À partir de cette liste, le Port est chargé d'assurer la diffusion de la documentation auprès des Opérateurs portuaires intervenants sur le réseau, et de veiller à son respect par les personnels à qui ils s'appliquent. À cette fin, il renseigne un registre de notification de remise de la documentation, ainsi que des accusés de réceptions (par mail principalement).

Chaque année le Port réunit l'ensemble des Opérateurs intervenant sur le RFP, notamment pour faire le point des ILE en vigueur, ainsi que des évolutions prévisibles. Les Opérateurs portuaires s'assurent de la cohérence de chacune des ILO avec les ILE, applicables sur le RFP.

CHAPITRE 6.2 RAPPORT DE SYNTHESE SUR LA SECURITE

En lien avec l'enregistrement, le suivi et le retour d'expérience qui en découle, les événements précurseurs et accidents avérés enrichissent un rapport annuel présentant le niveau de sécurité. Les données composant ce document de synthèse s'inspirent principalement de l'arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité. Ces objectifs sont toutefois adaptés aux enjeux de sécurité présents sur le Réseau Ferré Portuaire.



TITRE 7. LA GESTION DES PRESTATAIRES

Tout Exploitant Ferroviaire peut contractualiser, avec des Prestataires, la sous-traitance d'un certain nombre de missions.

La prestation d'activité consiste à charger un prestataire d'effectuer une partie des missions ou des tâches de l'entreprise. Pour réaliser ses missions de maintenance et de sécurité, le Port et les Opérateurs portuaires peuvent recourir à des prestataires.

La sous-traitance est interdite pour les missions de l'OPE.

La sous-traitance est définie dans le cadre des marchés pour les OPM.

La sous-traitance est définie dans le DRR pour les EF.

Répartition des missions de gestion des prestataires entre le Port et les Opérateurs portuaires

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEURS PORTUAIRES
 Est régulièrement informé des contrats signés Est informé des résultats des audits, et inspections des sous-traitants Est informé des mesures conservatoires prises vis-à-vis d'un sous-traitant 	 Prennent la décision de sous-traiter Gèrent les contrats Effectuent les audits et les inspections Effectuent les revues de contrat Prennent les mesures conservatoires

Pour chacun des éléments concernant la gestion des prestataires mis à sa charge, les Opérateurs doivent décrire dans une procédure :

- ✓ Qui, dans leur organisation est responsable de la mission
- ✓ Qui la met en œuvre
- Quelles sont les modalités de réalisation, et de contrôle de la mise en œuvre

CHAPITRE 7.1 CHOIX DU PRESTATAIRE

Le processus de sélection du prestataire doit permettre à l'Opérateur de s'assurer, que le prestataire réalisera les opérations de sécurité sous-traitées, dans le respect des règles.

Chaque Opérateur doit vérifier la compétence du prestataire avant la signature du contrat. Les critères de choix portent notamment sur :

- L'expérience dans le domaine ferroviaire concerné : Certificat de sécurité, TES,
- Le niveau de qualité : Respect des normes et des processus, autocontrôle, etc.
- La stabilité financière du Prestataire, la pérennité de l'entreprise notamment
- Les éléments que doit comporter le contrat



CHAPITRE 7.2 LA GESTION DE LA SECURITE

Une procédure de l'Opérateur doit préciser les éléments de gestion de la sécurité devant figurer dans le contrat, et notamment ce qui concerne :

- ✓ La gestion des compétences
- ✓ Les audits & inspections
- ✓ Le retour d'expérience, les revues de contrat
- ✓ Les mesures conservatoires

CHAPITRE 7.3 DESCRIPTION DES MODALITES DE SURVEILLANCE DES PRESTATAIRES

7.3.1 Activités contractualisées

Le Port, en tant qu'établissement public est assujetti au code des marchés publics

C'est dans ce cadre, que les missions d'OPE et d'OPM sont confiées à des entreprises extérieures.

Par ailleurs, le RFP est ouvert à tout OPF répondant aux conditions requises par le code des transports, le code des ports maritimes et le DRR. Un contrat d'utilisation du réseau (CUR) passé entre le Port et l'OPF, précise les conditions en les parties.

7.3.2 Audits et contrôles des prestations fournies

Ports de Strasbourg assure des audits et contrôles des prestations fournies.

Il appartient à chaque prestataire, de prendre les mesures nécessaires, afin de remédier aux nonconformités.



TITRE 8. LA GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE

Cette partie concerne la gestion des situations d'urgence. Elle décrit les différents processus mis en place sur le RFP du Port pour :

- Gérer les situations d'urgence, les événements sécurité
- Gérer les accidents du travail
- Mener une enquête et compléter le rapport

Ce document ne concerne pas la gestion des aléas tel que retard, ou suppression d'un train.

Ce document s'applique au RFP, et en dehors du RFP lorsque l'événement a des conséquences sur l'activité ferroviaire de la zone portuaire.

Répartition des missions de gestion des situations d'urgence entre le Port, et les Opérateurs portuaires

Port de Strasbourg	OPE
 Rédige et met en œuvre un PIS Est immédiatement informé des événements sécurité Prend les mesures conservatoires nécessaires (*) Informe sans délai le Préfet Est informé des résultats de l'enquête Reçoit le rapport d'enquête 	 Gère les situations d'urgence Prend les mesures pour favoriser le retour à la normale Mène l'enquête et établit le rapport

(*): Le cadre de permanence du Port, dispose de la fiche réflexe « *Que faire quand tout va mal?* » La fiche est associée à la prise de Mesures Conservatoires.

Pour chacun des éléments concernant la gestion des situations d'urgence mise à sa charge, les Opérateurs doivent décrire dans une procédure :

- Qui, dans leur organisation est responsable de la mission
- Qui la met en œuvre
- Quelles sont les modalités de réalisation et le contrôle de la mise en œuvre

L'OPE doit être en mesure d'intervenir en cas de situation d'urgence 24h/24h et 7j/7j tout au long de l'année (jours fériés compris), dans des délais les plus réduits possible. Un dispositif d'astreinte est organisé à cet effet.

Lorsque le Port constate, ou est informé d'une situation présentant un risque grave, ou imminent pour la sécurité, les mesures conservatoires nécessaires sont prises. Le Port de Strasbourg informe alors le Préfet.



Le Port désigne les agents chargés de déterminer les mesures conservatoires prévues au paragraphe cidessus.

Ces agents peuvent demander librement aux entreprises ferroviaires, la transmission de tout document, et pièces nécessaires à l'accomplissement de leur mission (Relevé tachygraphe, Titre d'habilitation, formulaires écrits, etc.). Ils ont accès à tout matériel roulant pour procéder à tout constat, ou vérification utiles relatifs à la sécurité. Ils sont astreints au secret professionnel, à l'égard en particulier de toute entreprise ferroviaire.

Les agents du Port de Strasbourg, désignés et habilités, possèdent une attestation renseignée des :

Noms, prénoms, numéro d'identification, date d'expiration, et champs d'intervention territorial et fonctionnel.

Les exploitants ferroviaires concernés par la mesure conservatoire pourront solliciter la <u>présentation de la</u> carte.

Si le Port constate des manquements graves, ou répétés d'une entreprise ferroviaire à la réglementation de sécurité de l'exploitation, ou des insuffisances dans l'état technique de ses matériels roulants, il en informe le Préfet avec copie à l'EPSF (si l'EF dispose d'un CSU national).

CHAPITRE 8.1 SITUATIONS D'URGENCE

Toute situation d'urgence détectée, correspondant soit à :

- Une situation perturbée « non dangereuse » (incident) ou n'impliquant pas de risque particulier pouvant amener à un évènement sécurité
- Une situation perturbée « dangereuse » pouvant conduire à un évènement sécurité (accident ou situation présentant un risque grave ou imminent).

8.1.1 Définitions

Evènement sécurité : Tout incident ou succession d'incidents provoquant, un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement

Accident: Tout événement ou succession d'événements, provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes (mort, ou blessures graves), aux biens (destruction partielle ou totale du système) ou à l'environnement

Incident : Tout événement, autre qu'un accident, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation

Quasi incident : Tout évènement qui présente un ou plusieurs facteurs de risque, ayant pu causer une blessure, ou entraîner des dommages à l'infrastructure ou au matériel. Ce dommage a été évité mais en d'autres circonstances, avec d'autres acteurs ou en l'absence de fonctionnement d'une boucle de rattrapage, l'accident aurait pu se produire (faible dépassement de vitesse, chargement déplacé détecté, bi voie sans déraillement...)

Mesures conservatoires : Mesures immédiates prises par le GI, afin de limiter les conséquences d'un accident ou incident, et d'assurer la sécurité des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires, ainsi que la protection de l'environnement.



8.1.2 Cat**égories d'**évènements

Pour permettre une décision plus rapide dans l'alerte des autorités, les événements sont classés en deux types, selon leur degré de gravité :

- Évènement de type 1 : Événement de sécurité susceptible d'être géré par le Port, avec ses moyens propres, et ceux des Opérateurs portuaires
- Événement de 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 de type PIS (Plan d'Intervention et de Sécurité)

8.1.3 Principes

Lorsqu'une situation perturbée survient dans les emprises du RFP, il est indispensable, en complément des avis, et le cas échéant de l'intervention des secours :

- De gérer la perturbation de la circulation, notamment en prenant les mesures conservatoires, tant que la situation nominale n'est pas rétablie
- De mettre en œuvre, le cas échéant, les moyens permettant le rétablissement de cette situation nominale (dégagement des voies, réparations, relève de dérangements...)
- De mener l'enquête et d'établir le rapport

Toute situation perturbée ayant des conséquences sur la circulation des trains, nécessite qu'une seule et même personne décide de la stratégie de gestion de crise, et de celle du retour à normale.

Une procédure de l'OPE, validé par le Port, précise :

- Le Responsable de la gestion de la situation d'urgence en précisant ses missions
- Les avis à lancer : Nature et destinataires
- Les mesures immédiates à prendre en cas d'événement sécurité
- Les mesures conservatoires à prendre en cas d'événement sécurité, MD
- La répartition des rôles entre les responsables de l'OPE, et de l'EF concernée

8.1.4 Plan d'Intervention et de Sécurité

Conformément à l'article 4 de l'arrêté 2017-439, le Port dispose d'un Plan d'Intervention de Sécurité (PIS) afin de gérer, en lien avec le SIS du Bas-Rhin et la Préfecture les événements de niveau 2, dépassant le simple cadre d'une gestion interne.

Le PIS rédigé par le GI PAS mentionne les principaux éléments à connaître d'urgence pour toute gestion de crise, notamment en lien avec les Marchandises Dangereuses. Un exercice de ce dispositif d'alerte et de coordination est à mener régulièrement, après le premier exercice intervenant six mois après sa mise en œuvre initiale.

Le plan d'intervention et de sécurité définit, compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels des exploitants ferroviaires.

Il prévoit également les modalités de coordination de leurs actions et de l'information du préfet.



Ce plan est transmis au préfet intéressé ainsi qu'à chaque exploitant ferroviaire concerné. Il pourrait être fusionné avec tout autre plan poursuivant le même objet et imposé, par d'autres dispositions législatives ou réglementaires, (notamment le plan d'urgence interne relatif aux transports internationaux ferroviaires susvisée).

CHAPITRE 8.2 ENQUETE

Les objectifs des enquêtes pour les accidents ferroviaires ou accident de travail

L'enquête a pour but d'aboutir à une certitude raisonnable et partagée, relative à l'enchaînement des faits, qui ont conduit à l'événement, et aux conditions dans lesquelles ils se sont produits.

L'enquête ne couvre pas seulement la période de l'événement, mais remonte aussi loin que nécessaire pour comprendre les faits, les actions, les choix globaux qui ont mené à l'accident.

L'enquête de l'OPE

Une procédure de l'OPE précise :

- Les modalités de recueil des faits
- Les modalités de recueil des témoignages
- Le type de rapport utilisé

CHAPITRE 8.3 NOTIFICATION ET CONSERVATION DES EVENEMENTS DE SECURITE FERROVIAIRE

Conformément à l'article 25 du décret 2017-439 du 30 mars 2017, le GI informe sans délais le BEA-TT, et le Préfet en cas d'accident ou d'incident grave définis ci-après.

Toute information verbale est confirmée au Port par une Fiche de Remontée d'Information (FRI).

Ce court rapport écrit permet la notification, sans délai, auprès du Préfet.

Les accidents et les incidents graves à signaler s'inspirent de l'article 14 de l'arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises :

- Toute collision ou déraillement faisant au moins un blessé grave
- Tout accident dont les dégâts sont supérieurs à 500 000 €
- Toute collision sur un PN
- Tout accident à signaler au titre de l'article 2, de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié, relatif au transport de MD
- Tout incendie de MR nécessitant l'intervention des services de secours publics
- Tout accident ou incident qui aurait pu, dans des circonstances légèrement différentes, avoir des conséquences graves



La notification au Préfet

L'OPE transmet, dans les plus brefs délais, au GI, les événements définis au second alinéa du présent article 8 3

Dans un second temps, le Port précise au Préfet, les éléments d'analyse relevant de la compétence des exploitants ferroviaires, adaptés à la gravité des événements.

Par ailleurs, le décret 2017-439, mentionne aux articles 24 et 25, de la section 3 :

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

Article 24

Le gestionnaire de l'infrastructure gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent. Il établit à cet effet un plan d'intervention et de sécurité, en concertation avec les autorités administratives compétentes, sur la base des renseignements fournis par les exploitants ferroviaires. Le plan d'intervention et de sécurité définit, compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels des exploitants ferroviaires. Il prévoit également les modalités de coordination de leurs actions et de l'information du préfet. Ce plan est transmis au préfet intéressé ainsi qu'à chaque exploitant ferroviaire concerné. Il peut être fusionné avec tout autre plan poursuivant le même objet et imposé par d'autres dispositions législatives ou réglementaires, notamment le plan d'urgence interne prévu pour l'application de l'appendice C à la convention internationale relative aux transports internationaux ferroviaires susvisée.

Article 25

En cas d'accidents ou d'incidents graves définis par arrêté du ministre chargé des transports, les exploitants ferroviaires mettent en œuvre le plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 24 et prennent les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement. Ils en informent sans délai le préfet et le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre dans les conditions prévues à l'article R. 1621-12 du code des transports. Indépendamment de la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses, l'exploitant ferroviaire adresse au préfet, dans un délai de deux mois à compter de sa survenance ou de sa découverte, un rapport circonstancié sur l'événement mentionné au premier alinéa. Ce rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement ainsi que les risques potentiels qu'il induit. Il indique les enseignements qui en ont été tirés et les mesures qui ont été prises afin d'éviter son renouvellement.

La conservation des événements de sécurité

L'OPE et le Port de Strasbourg enregistrent et conservent pendant 60 mois, toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées à chaque événement de sécurité.

Les conversations radios sont écrasées tous les 14 jours.

Il n'existe pas d'enregistreur vidéo quant à l'activité du RFP.



TITRE 9. LA MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE

La maintenance a pour objectif principal d'assurer la sécurité des personnes, et des biens, en assurant le meilleur taux de disponibilité, au meilleur coût.

Le Port s'appuie sur des OPM, disposant de compétences spécialisées, pour la réalisation des opérations de surveillance, et de maintenance préventive et corrective, des infrastructures du RFP.

Répartition des missions de gestion de la maintenance entre le Port et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEUR MAINTENANCE
 Définit les principes et la politique de maintenance appliqué au RFP Précise ou vise les référentiels de maintenance Valide le PAM 	 Établit le PAM Réalise la maintenance de l'infrastructure Fournit les référentiels techniques de maintenance Prend les mesures pour assurer la maintenance en tenant compte de l'exploitation du RFP Met en place un dispositif d'astreinte

Pour la définition de la Maintenance **de l**'infrastructure ferroviaire du Port, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

- ✓ Qui, dans son organisation est responsable de la mission de réalisation de la maintenance
- ✓ Quels sont les personnels qui la mettent en œuvre
- Quelles sont les modalités de réalisation, quel est le contrôle de la mise en œuvre, et quelle est la vérification d'efficacité des mesures prises

CHAPITRE 9.1 PRINCIPES DE LA MAINTENANCE

Les dispositions de l'arrêté du 28 septembre 2016 sont à respecter strictement.

Les actions de maintenance peuvent être séparées en trois parties distinctes : Préventive, Corrective, et Renouvellement.

Cette maintenance fait appel à des « valeurs de seuil de maintenance » pour plusieurs constituants de l'infrastructure, afin d'aider à la prise de décision quant à la nécessité ou non d'entreprendre une intervention dans un délai donné.

L'organisation de la maintenance est structurée selon un plan annuel de maintenance indiquant les activités, les fréquences, et éventuellement les ressources à mettre en œuvre, ainsi que la durée nécessaire pour réaliser les tâches de maintenance.

L'analyse des conséquences éventuelles de défaillances des installations conditionne l'élaboration du PAM Travaux. Ce dernier est utilisé pour évaluer les risques, et ordonner les priorités (U0, 1, 2, 3), vis-à-vis des



enjeux des installations, et des différentes alternatives possibles en termes de sécurité de fonctionnement, de coût, et de gualité de production.

CHAPITRE 9.2 POLITIQUE DE MAINTENANCE

Pour le Port, la politique de maintenance des installations fixes consiste à assurer, au coût global optimal, la sécurité des circulations et la mise à disposition opérationnelle des installations, en tenant compte de leur durée de vie prévisionnelle.

Considérant que les installations fixes sont prévues pour assurer, dans des conditions normales d'exploitation, leur service pendant une durée de vie prévisionnelle, la politique de maintenance a pour objectif de :

- Conserver les installations dans un état leur permettant de maintenir le niveau de performances requis, caractéristiques nominales de la ligne (vitesse, charge à l'essieu, capacité, ...), et la disponibilité des installations, compte tenu des enjeux commerciaux et économiques
- Faire en sorte que le niveau de fatigue, ou de sollicitation admissible, ne soit pas dépassé pendant la durée de vie. Lorsque les opérations de régénération sont planifiées, les opérations de maintenance sont revues et adaptées.

Pour ce faire, on distingue:

- L'ingénierie de maintenance (GMAO, et PAM + Référentiels)
- La surveillance
- Les maintenances préventives et correctives

L'ingénierie de maintenance

L'ingénierie de maintenance correspond à l'établissement des référentiels et du PAM (GMAO et Travaux), à l'organisation de la traçabilité, au REX ainsi qu'à la proposition, d'opérations de remise en état provisoire à la suite d'un incident, de grands entretiens, ou de renouvellements.

L'élaboration d'un plan de maintenance préventive a pour but de définir :

- ✓ Sur quels équipements effectuer la maintenance (en fonction du patrimoine défini chaque année par le GI)
- ✓ Quelles sont les interventions à prévoir
- ✓ Les dates, durées et fréquences auxquelles elles doivent être réalisées

La surveillance

L'objectif de la surveillance est d'obtenir une bonne connaissance de l'état, et du comportement, d'une installation, ainsi que de ses évolutions prévisibles.

La surveillance correspond aux inspections et contrôles (tournées à pied, relevés des côtes des appareils ...). Elle comporte une liste de vérifications générées par des ordres de services (OS) qu'édite la GMAO, de façon hebdomadaire.

La surveillance comporte des observations, et des vérifications de sécurité :

Les observations sont réalisées sous forme d'examens visuels



Les vérifications sont réalisées sous forme d'essais de fonctionnement, de mesures (géométrie, mécaniques, électriques, etc.), ou d'autres vérifications (de serrage, etc.). Les mesures sont comparées à des valeurs de référence et les écarts sont analysés.

Les constations faites lors de la surveillance peuvent entraîner des interventions de maintenance préventive, ou une surveillance renforcée, voire certaines interventions de maintenance correctives.

La surveillance peut être humaine ou automatisée, (EMV par exemple).

Par ailleurs, le Port s'assure de la bonne réalisation de la maintenance du RFP, par le suivi des indicateurs quantitatifs présentés trimestriellement, et qualitatifs présentés annuellement, lors des Comités de Pilotage.

En outre, le dossier exhaustif de reporting mensuel, prévoit en dernière page, la liste de tous les « Ordres de service de maintenance préventive, EN RETARD ».

Le superviseur maintenance vérifie régulièrement la qualité de production maintenance. Spécialement en consultant in-situ les OS correctifs, travaux, etc.

Le superviseur maintenance consulte auprès de l'OPE, toutes les fiches tournées d'inspection, les prises de côtes, les relevés du wagon de mesures, etc.

La maintenance préventive

La maintenance préventive a pour objectif de réduire la probabilité de défaillance, ou de dégradation, d'une installation, et de lui garantir ainsi les performances requises en termes de fiabilité et de sécurité.

On distingue:

→ L'entretien

L'entretien comprend principalement du nettoyage, du graissage, de l'application de produits de protection.

Il comprend également de petits réglages, et des remplacements préventifs d'éléments consommables (batteries, lampes, etc.) ou sujets à usure, réalisables aisément par les personnes effectuant les vérifications dans le cadre de la surveillance.

→ Les interventions

Les interventions comprennent des reprises de réglages, des remises en état, et des remplacements préventifs de matériels dégradés.

La maintenance corrective

La maintenance corrective concerne les défaillances imprévues, nécessitant une intervention immédiate pour des raisons de sécurité, ou de disponibilité de l'infrastructure, et ne pouvant pas être programmée.

Le renouvellement

Dans certaines situations, l'état des installations nécessite une remise à niveau. Pour cela, une régénération est entreprise. On parle alors de renouvellement (travaux curatifs).

Réalisation de la maintenance courante pendant l'exploitation

Les opérations de maintenance de l'infrastructure peuvent, sous conditions, s'effectuer pendant l'exploitation du réseau.



Des dispositions doivent être prises pour interdire, ou adapter la circulation des trains et des manœuvres sur la zone lorsque :

- La conduite des opérations est incompatible avec la circulation des trains et des manœuvres
- La maintenance d'un constituant critique pour la sécurité conduit à le placer en dehors de sa plage de fonctionnement, pour la circulation des trains et des manœuvres



Dispositif d'astreinte

Dans le cadre de leurs missions, les OPM sont en mesure d'assurer une prestation d'intervention couvrant l'amplitude d'ouverture du poste 1 SRH (cf. DRR). Un dispositif d'astreinte est organisé à cet effet.

Les objectifs de cette astreinte sont de :

- ✓ Remettre en sécurité les installations ferroviaires ayant subi des dégradations
- ✓ Remettre en service sans risque, ce qui peut l'être

Rôle du superviseur maintenance

Le superviseur maintenance veille à la mise en œuvre professionnelle et rigoureuse des opérations de maintenance, de l'infrastructure du RFP, effectuées par l'OPM. Il suit les opérations de travaux dont le RFP a la maitrise d'œuvre.

Le superviseur intervient à tous les stades de la maintenance, préventive, corrective, curative, et contrôle de façon hebdomadaire la conformité des travaux réalisés. Il participe à la veille sécurité, et technique associée au RFP, ainsi qu'aux Comités de Pilotage.

Plus précisément, le superviseur s'assure du respect des textes de référence en vigueur (RSE, DRR, Instructions de maintenance, ILE)

Le superviseur de maintenance assure le suivi du PAM (à faire, fait, en retard), auprès de l'OPM, et en direct lors des Grands Entretiens (renouvellement VF).

Le superviseur de maintenance intervient de sa propre initiative, ou à la demande du Responsable du Pôle RFP, lors du suivi, contrôle et/ou audit global par l'approche processus des activités de l'OPM et OPE.

Fiche de poste du Superviseur Maintenance (Cf. pages suivantes)



TITRE 10. LA GESTION DES CIRCULATIONS

La gestion des circulations est au cœur du système ferroviaire. C'est un ensemble de processus dont les implications dans le domaine de la sécurité sont élevées.

La gestion des circulations sur le RFP est composée de trois processus principaux :

- L'allocation des capacités d'infrastructure
- La gestion de la concomitance
- La gestion opérationnelle des circulations

Répartition des missions de gestion des circulations entre le Port et les Opérateurs

PORTS DE STRASBOURG	OPERATEUR EXPLOITATION
 Définit les principes de gestion des circulations (gestion des capacités, concomitance d'activité, gestion opérationnelle) Élabore les documents d'application relatifs à la gestion des circulations 	 Met en œuvre la gestion des capacités sur le RFP Met en œuvre la concomitance d'activité sur le RFP Assure la gestion des circulations sur le RFP Met en place un dispositif d'astreinte

Pour la gestion des circulations sur le RFP, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

- ✓ Qui, dans son organisation est responsable de la mission de gestion de la circulation
- ✓ Quels sont les personnels qui la mettent en œuvre
- Quelles sont les modalités de réalisation, quel est le contrôle de la mise en œuvre, et quelle est la vérification d'efficacité des mesures prises

La maitrise de la gestion des circulations incombe à l'OPE.

Principes d'organisation

L'organisation mise en place pour l'exploitation du RFP assure une qualité de service correspondant aux exigences du GI. Elle est assurée par l'OPE.



CHAPITRE 10.1 GESTION DE LA CONCOMITANCE D'ACTIVITE ENTRE LES OPERATEURS FERROVIAIRES

L'activité des Opérateurs ferroviaires sur un même site doit être organisée, compte tenu des risques pouvant conduire à un incident ou accident.

Une coordination des différents mouvements est indispensable. L'OPE, via le Responsable Circulation de basé au Poste 1 SRH assure l'exploitation, c'est-à-dire la gestion des trains et des circulations.

L'organisation de la concomitance d'activité

La concomitance d'activité est organisée par l'OPE, qui ressence, programme, et articule en opérationnel l'ensemble des mouvements sur le RFP. Cela est fait en fonction des demandes de chaque entité, et en veillant à la faisabilité de chaque opération. L'équité entre EF est la règle. Si une demande ne peut être satisfaite, l'OPE doit être en mesure de faire une nouvelle proposition.

Les règles opérationnelles sont définies au DRR, et dans l'ILE Manœuvres (transmise aux EF)

Le programme d'activité des OPF

Afin que l'OPE puisse organiser au mieux l'activité de chacun, les EF élaborent et transmettent un programme annuel qu'elles souhaitent réaliser sur le RFP. Le contenu de ce programme théorique ainsi que les dispositions particulières à prendre par l'OPE, sont détaillées au DRR. Dans tous les cas, le RC préserve les autres OPF, des conséquences d'aléas affectant une entité.

La mise en œuvre de la concomitance d'activité

Avant chaque séance de travail, le Chef de la manœuvre de l'OPF demande l'autorisation de manœuvrer, en indiguant le thème de son activité, ainsi que les contraintes à respecter.

Le RC s'assure de la compatibilité de la demande avec les opérations déjà programmées. Il prend les mesures de sécurité concernant les protections nécessaires, puis autorise les mouvements demandés.



CHAPITRE 10.2 Principes et regles de circulation des trains et des Manœuvres

10.2.1 Principes de gestion des trains et des manœuvres

Service de la circulation

Le service de la circulation comprend l'ensemble des opérations permettant d'assurer la sécurité, et d'organiser le mouvement des circulations. Il est assuré par le RC, sur la base de l'ILE « Gestion des Circulations ».

Documentation

L'OPE établit les procédures, et met en place les moyens nécessaires :

- -A la gestion des circulations en temps réel
- -Aux 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 inopiné ou prévu
- -A la remontée d'informations aux Opérateurs ferroviaires dans de telles situations

Le mouvement des circulations est organisé selon un programme de circulation réalisé par l'OPE déterminant à l'avance, l'identification des circulations, les horaires à respecter, et les voies attribuées.

Le Responsable Circulation dispose :

- De la documentation pour l'utilisation des installations en mode normal, ou dégradé
- Des informations utiles relatives à l'ordre de succession des circulations, à l'horaire et aux voies de circulation des trains, et des manœuvres
- Des informations utiles relatives à l'état de l'infrastructure, pour agir en conséquence vis-à-vis des circulations attendues

Gestion des circulations

La gestion des circulations est assurée :

- Au moyen d'installations et de procédures conçues pour limiter les risques définis dans le chapitre Gestion des risques du présent SGS
- En vue du respect de l'horaire prévu par le programme de circulation

Enregistrement des données

L'OPE doit au minimum enregistrer les éléments suivants :

- Données relatives à la marche de chaque circulation
- Défaillance des équipements à la voie associée au mouvement des circulations (signalisation, aiguilles...).

10.2.2 Système de gestion des circulations

La circulation des trains et des manœuvres s'effectue sur des portions de RFP comportant une ou plusieurs voies.



La configuration des voies, ainsi que les conditions normales de circulation sont portées à la connaissance des personnels concernés, et en particulier à ceux exerçant les TES, nécessaire au RFP.

Configuration normale de la circulation

L'organisation de la circulation en mode normal repose sur une configuration d'exploitation des voies de type banalisé : Les voies peuvent être affectées indifféremment à un des deux sens de circulation. Lorsqu'un sens est affecté à une voie, le sens inverse est interdit.

Modification des conditions nominales d'exploitation

Lorsque les circonstances l'imposent, notamment en cas de travaux ou d'incident, l'organisation nominale de l'exploitation est modifiée. Les conditions de transition d'une organisation à une autre, font l'objet d'une procédure établie par l'OPE. L'ensemble des personnels concernés doit être informé en temps utile, de la modification d'organisation, et des conditions de circulation des trains et des manœuvres.

Aiguillage des circulations

Le passage d'une circulation d'une voie vers une autre, est assuré au moyen d'aiguillages. Des dispositions sont prises pour que ces derniers soient correctement positionnés, et maintenus dans la position souhaitée jusqu'à leur dégagement complet.

Des procédures établies par l'OPE décrivent les mesures à prendre, si ces dispositions ne peuvent pas être satisfaites.

Les installations commandées « à pied d'œuvre » sont manœuvrées par les agents dûment formés, et habilités à cette tâche.



· Propose à la Direction les mesures susceptibles d'améliorer le fonctionnement, et la qualité de

DESCRIPTION DE POSTE

DESCRIPTION DE POSTE

Famille: Gestion du domaine

ANNEXE 1. FICHES DE POSTE

Intitulé du poste

RESPONSABLE D'UNITE RFP

	Sous-familie : Management	anogement			production de son Unité,	Colores in Manager & ear Consul	olegeness for personal	and serviced
					According to Allegania and Allegania	enaux emerents as a ronce has served des skelen	nearise les actes manageriaux minéraits à sa lonction, notamment les envictions dinneus. Assess le difficient as la fois section des chales mondétions as disposité insurais salabile à la	internat relatife it li
908	POSTE: Responsable de l'Unité Réseau Ferré Portuaire	té Réseau Ferré Po	rtuaire		securité, aux conditions	e bon respect des regren, i de travail et à l'hygiène	Assure la dimusión es et don respect des regies, procounts es uspussos interves relatis a la sécurité, aux conditions de travail et à l'hygiène, en tant qu'elles impactent et concernent les	nt et concernent les
Reporte à : A autorité sur :	Responsable du Pôle Patrimoine et Infrastructures Superviseur maintenance ferroxiaire	atrimaine et Infrasi ce ferroviaire	ructures		. Contribute à l'alimentar professionnels au titre d	tion du DUERP dans le es activités de l'unité, et n	membres de l'unité Contribue à l'alimentation du DUERP dans le cadre d'une évaluation continue des risques professionnels au titre des activités de l'unité, et met en œuvre le plan d'action du DUERP cans son	ontinue des risque n du DUERP dans sor
Emploi:	Manager d'unité				unité			
Catégorie :	Employé 1	AM1		2 C	2 - La conception, le pilotage, dont le volet financier, et la mise en œuvre des programmes d'entreblen d'investissement, de maintenance, et d'exploitation : - Assure la gestion financière de l'activité (Budget global de l'Unité, et MP), en privilégiant notamment les solutions betchiques pérennes, et l'énergence de recettes annuelles complémentaires.	dont le volet financier, et ance, et d'exploitation : ère de l'activité (Budget plé pérennes, et l'émergence	conception, le pilotage, dont le volet financier, et la mise en œuvre des programmes d'entreblen, stissement, de maintenance, et d'exploitation : Assure la geston financière de l'activité (Budget globol de l'Unità, et MP), en privilègiant notamment les solutions techniques pérennes, et l'émergence de recettes annuelles complémentaires.	rammes d'entretien Vilègiant notammen blementaires,
Lieu d'affectation:	Siège				Propose et accompagne fois attractive pour les a	Propose et accompagne l'évolution de la Recevance Fer selon une prog lois attractive dour les acteurs du secteur, et rémunératrice pour le PAS,	Propose et accompagne l'évolution de la Recevance Fer selon une progression pluriannuelle, à la Jois attractive pour les acteurs du secteur, et rémunératrice pour le PAS.	on pluriannuelle, à la
Déplacements à prévoir :	⊠ Oui Frêc	Fréquence : et occas	Plusieurs fais par semaine et occasionnellement national	aine national	 Propose et étudie les pri projets vaildés, la rédi 	ojets de Grands Entretiens iction des pièces technic	Propose et étudie les projets de Grands Entretiens du RFP : Gêre et met en œuvre la conception, les projets validés, la rédaction des pièces techniques des MP, et le suivi général des travaux	vre la conception, les général des travaus
	Non				d'investissements concernant le RFP, Contribue aux études concernant l'aci	mant le RFP, ncemant l'activité ferrovia	d'investissements concernant le RFP. Contribue aux études concernant l'activité ferroviaire et son développement maîtrise.	naltrisé,
En relation avec:	Prestataire d'Exploitation et de Maintenance	on et de Maintena	200		- Pilote les réunions seme	strielles : OPE-OPM, Entre	Pilote les réunions semestrielles : OPE-OPM, Entreprises terrovaire, RE I , CCI Port de Colmar.	ort de Colmar.
	EPSF				3 - Le suivi et le contrôle du prestataire pour l'exploitation (OPE) et la maintenance (OPM) du RFP :	estataire pour l'exploitat	ion (OPE) et la maintenance	: (OPM) du RFP :
	Autres fonctions PAS				Pilote et contrôle l'explo propose de personnine e	Pilote et contrôle l'exploitation, et la maintenance du réseau néalisée.	Pilote et contrôle l'exploitation, et la maintenance du réseau réalisée, et en mesure la performance nu mouse du canonine managual transmis par la posetazione DRA-DRM	esure la performance
Description synthétique du poste : Le Responsable de l'Unité Réseau Ferré Portuaire assure le pliotage de l'exploitation, et de la maintena ferronaire sur l'encemble du REP, en veillant au respect des processus tels que définit dans le Rhalem	oste : eau Ferré Portuaire assurv RFP, en veillant au respec	e le pliotage de l'ex t des processus tel	ploitation, et	de la maintena dans le Règiem	Organise et participe au Assure la préparation et	Organise et participe aux réunions périodiques nécessaires : REX GI Epst, Assure la préparation et le pilotage des instances prévues : Comité de PII,	Organise et participe aux réunions périodiques nécessaires : REX GI Epsf, Assure la préparation et le pilotage des instances prévues : Comité de Pilotage trimestriel	trimestriel
de Sécurité de l'Exploitation, il maintient la cohérence entre les référentiels et les procédures écrites, di le respect du cadre légal, avec comme cible permanente l'atteinte des objectifs Qualité-Sécur nécessaire au maintien, et à l'amélioration continue de l'outil logistique ferroviaire.	il maintient la cohérence e svec comme cible perm amélioration continue de	intre les référentie anente l'atteinte l'outil logistique fe	ls et les procé des objectifs erroviaire.	dures écrites, d Qualité-Sécur	4 – Etre le garant de la Sécurité du réseau, et de sa disponibilité : Assure le suivi réglementaire : Veille à la cohérence des ac l'évolution du cadre légal national et européen (STI notamm	e le garant de la Sécurité du réseau, et de sa disponibilité : Assure le suivi réglementaire : Veille à la cohérence des activité l'évolution du cadre légal national et européen (STI notamment)	e le garant de la Séturité du réseau, et de sa disponibilité : Assure le suivi réglementaire : Veille à la cohérence des activités, et des référentiels en lien aver l'évolution du cadre légal national et européen (STI notamment)	rentiels en lien aver
Missions :					Gere la Qualitte, manage les aud Rédige les Plans de Prévention	les audits, controles, inspe ention	Gere ia Qualite, manage les audits, controles, inspections, et les REX (notamment viv-a-vis de l'EPPF) Rédige les Plans de Prévention	int vis-a-vis de i Ersr
Dans le respect des procédures, des est notamment en charge d'assurer	es, des règles de sécuntà, des délais internes au service, le titulaire du po ssurer les missons suivantes :	des délais interne tes :	s au service, k	titulaire du po	Rédige et met à jour le R d'Intervention et de Séc Analyse la performance	SE (Agrément), Manuel Qu urité PIS', Registre de l'Inf de Sécurité et de Qualité v	Rédige et met à jour le RSE (Agrément), Manuel Qualité, DRR annuel, ILE, Registre des Dangers, Plan d'intervention et de Sécurité 'PIS', Registre de l'infrastructure 'RIMF, notamment. Anaivse la performance de Sécurité et de Qualité via les statistiques associées.	are des Dangers, Plar ent.
Le management du Superviseur Assure l'organisation et la for Velite à la planification de la DVD et du PAS.	management du Superviseur de maintenance ferroviaire : Assure l'organisation et la formulation claire des tâches à réaliser, Velite à la planification de la charge de production de l'Unité, en lien avec les autres Unités di DVD et du PAS.	erroviaire : Lâches à réaliser, ion de l'Unité, en l	ien avec les a	utres Unités d	 5 - La gestion du patrimoine ferroviaire, la promotion et le développement du réseau au sein du PAS: Sous l'autonté de sa hiérarchie: Assure la gestion administrative et patrimoniale des voies ferrées, et bâtiments associés, et 	rroviaire, la promotion e instrative et patrimonial	gestion du patrimoine ferroviaire, la promotion et le développement du réseau au sein du PAS autorité de sa hiérarchie : Assure la gestion administrative et patrimoniale des voies ferrées, et bâtiments associés.	eu au sein du PAS : âtiments associés, el
Titre du document :	Description de poste		Référence :	RH-CA-01-D0	Titre du document : De	nrotables, Description de poste	ite Référence :	RH-CA-01-D01
Propriétaire du document :	Thierry GOETSCHY	Approbateur:		Philippe BOUTH	Propriétaire du document :	Thierry GOETSCHY	Approbateur .	Philippe BOUTHRA
Date de réalisation du dac :	20/02/2019	Version du document	ument:	71.5	Date de réalisation du doc :	20/02/2019	Version du document :	VIS
Destinataires du doc : Mode diffusion :	Communici Papier, mail et réseau	Communication interne genérale exclusivement et réseau Nombre total de pages :	rale exclusive te poges :	-1/8 -	Destinataires du doc : Mode diffusion :	Communicat Papier, mail et réseau	Communication interne générale exclusivement et réseau Nombre total de pages :	-2/6 -



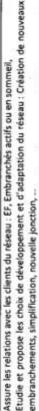
DESCRIPTION DE POSTE

zi!;

SAC



12



Assure les études « exploitation » : Nouveau trafic, horaires d'ouverture du RFP, et propose les évolutions afin d'optimiser le service, dans le respect des contraintes budgétaires,

Assure le suivi des statistiques y compris, à destination des autorités (Epsf, Ministère, Arafer, etc.) Produit les éléments nécessaires à la facturation, notamment post-sinistres,

Gère les conflits d'intérêts (coactivité, affectation de capacités cantons), les incidents ou accidents Assure la tenue et mise à jour du DRR notamment par rapport au respect de l'environnement,

dont la refacturation), la sécurité (dont les chantiers non ferroviaires menaçant le gabarit)

6 – Actions transversales et de représentation du PAS ;

Est le référent/représentant pour les questions ferroviaires,

Participe aux groupes de travail Métier inter ports, au Ministère,

Dans la limite de ses délégations, assure la représentation du PAS (avis techniques et suivi) des études et des travaux des tiers sur le domaine portuaire et en contrôle la cohérence et le respect Assure les relations institutionnelles : SNCF Réseau, EPSF, ARAF, EMS, Ministère, autres entités, des prescriptions du PAS,

Assiste les projets tiers (EMS, GAZ, ES...) en interaction avec le RFP

Prépare les PPT, notes au CA, notes diverses,

fransmet éventuellement, et s'il en dispose, les visuels aptes à favoriser la compréhension, l'image Participe aux réunions extérieures, et salons en lien avec l'activité ferroviaire

Les interventions dans le cadre de l'« astreinte sécurité » :

de marque du RFP, et de la zone portuaire.

Dans le respect des modalités d'organisation définies, de l'application des procédures existantes en onction du domaine et de la problématique d'intervention, le titulaire du poste

Recueille les différents éléments et informations liés au problème à traiter

Apprécie la nécessité d'intervention physique sur place, en fonction du caractère d'urgence et de Analyse la situation et évalue sa gravité, au regard des éléments qu'il a recueillis et identifiés et des procédures et outils à sa disposition, définis dans le cadre de l'astreinte,

Décide de la procédure la plus appropriée à mettre en œuvre en vue de la résolution ou du la gravité de la situation,

internes et externes en faisant preuve de discernement en fonction de l'urgence et l'importance Prévient, informe et prend les instructions nécessaires auprès des interlocuteurs et acteurs de la problématique ou de la situation à traiter, traitement optimal de la situation,

traitement du problème ou de la situation, à la sécurisation des lieux et à la suppression ou la Mêne toutes les actions et apporte toutes les propositions nécessaires à la résolution ou au Référence : éduction des risques, en appliquant les procédures adéquates Description de poste Thre du document :

Philippe BOUTHRAY RH-CA-01-D01 -3/6-71.5 Communication interne générale exclusivement Nombre total de pages : Version du document : Approbateur: Papier, mail et réseau Thierry GOETSCHY 20/02/2019 Propriétaire du document : Date de réalisation du doc Mode diffusion: Destinatoires du doc :

DESCRIPTION DE POSTE



Cette liste est non exhaustive, et est susceptible d'être modifiée.

Auditeur interne : Etre formé à la conduite d'audit interne et/ou croisé afin de réaliser le plan de valider et approuver les ILE, ou les Avis Travaux », (3) « Forme les cadres de permanence à la prise

de Mesures conservatoires propres aux situations ferroviaires d'urgence ».

Autorisation à assurer les TSAE : [1] « Contrôler le niveau de sécurité des activités », (2) « Gérer

Certificats et / ou habilitations nécessaires à la tenue du poste

contrôle pluriannu - Autorisation d'inti	contrôle pluriannuel des activités ferroviaires et associées Autorisation d'intervention à proximité des réseaux (AIPR) – « Concepteur »	steur »			
	Savoir-faire nécessaires à la bonne tenue du poste	ste			
Ensemble des savoir-faire	Ensemble des savoir-faire que l'agent doit mobiliser pour réaliser les missions décrites ci-dessus.	décrites	ci-dess	5	
Chaque savoir-faire néce	Le nombre de ces compétences est imite et seulement les principaux savoir-faire sont et decerts. Chaque savoir-faire nécessaire à la tenue du poste doit être évalué selon la grille décrite ci-dessous.	aire sont ille décrit	e ci-de	SSOUS.	
1: Initiation	Savoir-faire élémentaires - Notions, capacité à faire mais en étant tutoré.	s faire ma	is en é	tant tu	tore.
P : Pratique	Savoir-faire général – Capacité à traiter de façon autonome les situations courentes.	on auton	ome le	es situa	tions
M : Maîtrise	Savoir-faire approfondi — Capacité à traiter de façon autonome les situations complexes et / ou inhabituelles.	r de fap	on au	tonom	e
E:Expertise	Domine parfaitement le sujet et est capable de l'améliorer – Capacité à former et / ou à être tuteur.	de l'amé	iorer -	Capac	ité à
Intitulés des savoir-faire :		-	۵	Σ	w
Connaissance de la règlementation, des procédur acteurs dans le domaine du transport ferroviaire	Connaissance de la règlementation, des procédures, des pratiques et des acteurs dans le domaine du transport ferroviaire			Ø	
Règles de prévention en	Règles de prévention en matière de sécurité des personnes et des biens				Ø
Techniques de maintenance ferroviaire	nce ferroviaire			Ø	
Assurer une maîtrise d'ouvrage	uvrage		Ø		
Logiciel de bureautique (PackOffice)	PackOffice)		Ø		
Manager, encadrer une équipe	Aquipe	D		×	
Décider				×	
Anticiper un risque, une é	Anticiper un risque, une évolution, prévenir un conflit			Ø	

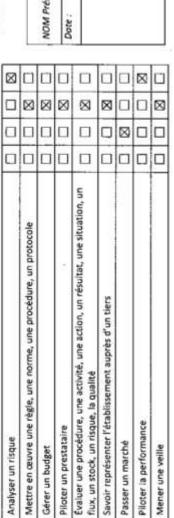
Titre du document :	Description de poste	ste Référence :	RH-CA-01-D01
Propriètaire du document :	Thierry GOETSCHY Approbateur:	Approbateur:	Philippe BOUTHRAY
Date de réalisation du doc:	20/02/2019	Version du document :	V1.5
Destinataires du doc:	Communical	Communication interne générale exclusivement	ivement
Mode diffusion:	Papier, mail et réseau	Papier, mail et réseau Nombre totol de pages :	- 4/8 -



DESCRIPTION DE POSTE

. : (; ;

DESCRIPTION DE POSTE



NOM Prénom : TEINTURIER Nicolas Direction Date: Responsable hierarchique NOM Prénom : WARIN Marc

201	Savoir-etre necessaires a la bonne tenue du poste	
Ensemble des savoir-être que	Ensemble des savoir-être que l'agent doit mobiliser pour réaliser les missions décrites ci-dessus.	
Le nombre de ces savoir-être	Le nombre de ces savoir-être est limité et seulement les principaux sont ici décrits.	_
Chaque savoir-être nécessair	Chaque savoir-être nécessaire à la tenue du poste doit être évalué selon la grille décrite ci-dessous.	
1: Initiation	Savoir-être élémentaires - Notions, capacité à faire mais en étant tutoré	toré.
P : Pratique	Savoir-faire général – Capacité à traiter de façon autonome les situations courantes.	tions
M: Maîtrise	Savoir-être approfondi – Capacité à traiter de façon autonome les situations complexes et / ou inhabituelles.	se les
E : Expertise	Domine parfaitement le sujet et est capable de l'améliorer Capacité à former et/ou à être tuteur.	cité à
Intitulés des savoir-être :	8	
Sens de l'analyse		
Sens de l'organisation		Ø
Être rigoureux		
Capacité à communiquer	88 0	
Faire preuve d'autorité		
Réactivité		Ø
Esprit d'Initiative		

Philippe BOUTHRAY RH-CA-01-D01 -9/6-V1.5 Communication interne générale exclusivement Référence : Papier, mail et réseau Nombre total de pages : Version du document : Approbateur: Description de poste Thierry GOETSCHY 20/02/20/02 Date de réalisation du doc : Propriétaire du document : Destinataires du doc : Mode diffusion: Titre du document : Philippe BOUTHRAY

RH-CA-01-D01

Référence :

Description de poste

71.5

Communication interne générale exclusivement

Version du document :

20/02/2019

Date de réalisation du doc : Proprietaire du document :

Destinataires du doc:

Approbateur:

Thierry GOETSCHY

Nombre total de pages :

Papier, mail et réseau

Mode diffusion:

Titre du document :



Intitulé du poste

SUPERVISEUR MAINTENANCE

		Famille : Ge	Famille : Gestion du domaine	aine			- Pilote et contrôle la n
	POS	TE: Supervise	POSTE: Superviseur Maintenance du RFP	ce du RFP			techniques régulières Réalise les commite-re
Reporte à : A autorité sur :	Respo	onsable de l'U	Jnite Réseau F	Responsable de l'Unité Réseau Ferré Partuaire Néont			Organise et participe Peut être amené à pa Propose à son respon
Emploi :	Suppe	Superviseur					production de l'unité
Catégorie :		Employé 1		AM1		п	2 - Le pilotage, dont le v d'entretien, d'investissemen
		Employé 2	×	AM2		۵	Contribue à une gest
Lleu d'affectation :	Siège					**	Rédige les pièces tech Gère et met en ceuvra
Déplacements à prévoir :	Ø	Out.	Fréquence	Plusieurs fois par semaine et accasionnellement national	or semain	plone	le RFP, en veillant au l Traite le voiet financie
		Non					- Enregistre les donnée facturation et aux stai
En relation avec :	Press EPSF	totoire d'Espl	Prestataire d'Euploitation et de Maintenance EPSF	Maintenance			3 – La contribution active à
	Autr	es unités de lo	Autres unités de la DVD, DMO, PAM et DF	AM et DF			anticipant Févolution Gère la Gérarde et la
Description synthétique du poste : Assure le vilintese de la maintenance ferroviaire qui l'entemble du RCP, en utilisant su respect des	poste :	nos ferroviair	a cur l'enter	ble du RFP. en	veillant	na respect des	inspections, et les RE)
procédures telles que définies dans le Règlement de Sécurité de l'Exploitation. S'assure de la cohérence entre les référenties et la réalisation de la maintenance, dans le respect du cadre	es dans l	e Règlement férentiels et la	de Sécurité de réalisation de	l'Exploitation.	dans le re	spect du cadre	Sensibilise aux Plans e Demeure vigilant sur
légal, avec comme cible permanente l'atteinte des objectifs Qualité-Sécurité, nécessaire au maintien, et à l'amélioration continue de l'outil logistique ferroviaire.	manente outil log	l'atteinte des Istique ferrov	s objectifs Qua laire.	Ité-Sécurité, néc	essaire a.	ı maintien, et à	- Prend toutes les mess
Missions							Securité auprès de l'E Contribue à la diffusio
ons des la respect des procédures, des règles de sécurité, des délais internes au service, le titulaire du poste est notamment en charge d'assurer les missions suivantes :	res, des assurer	règles de séci les missions si	urité, des déla Jivantes :	s internes au ser	Ace, le tit	ulaire du poste	sécurité, aux condition Contribue à l'alimen
 1 – La supervision de la maintenance préventive, systématique et corrective du RFP : - Veille à la mise en œuvre rigoureuse et professionnelle des opérations de maintenance par l'OPM 	ntenano vre rigo	e préventive, ureuse et prof	systématique ressionnelle de	et corrective du s opérations de 1	RFP: naintenar	nce par l'OPM	proressionners au citri 4 – La gestion du patrimoins

DESCRIPTION DE POSTE

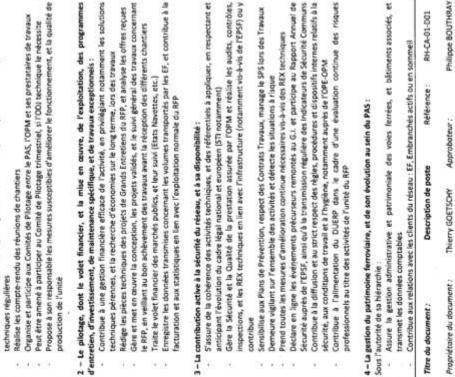
Pilote et contrôle la maintenance réalisée sur le réseau et aux interfaces des ITE, et en mesure la

en du reporting mensuel transmis par le prestataire OPM, et les réunions



DESCRIPTION DE POSTE

Til un



41.4

Communication interne générale exclusivement

Pagier, mail et réseau Page :

Version du document :

20/02/2019

Date de réalisation du doc:

Philippe BOUTHRAY

RH-CA-01-D01

Référence :

Description de poste

Thierry GOETSOHY 20/02/2019

Propriétaire du document Date de réalisation du dac : Mode diffusion: Destinataires du doc :

Titre du document :

Veille au bon déroulement du PAM (Plan Annuel de Maintenance) en fonction des urgences 0,1,2

Mode diffusion: Destinataires du doc :

1/5 71.4

Communication interne générale exclusivement

Papier, mail et réseau Poge :

Version du document : Approbateur



DESCRIPTION DE POSTE



۲	Est force de propositions dans les choix de développement et d'adaptation du réseau : création de
	nouveaux embranchements, simplification, nouvelle jonction, etc.
*	Contribue à l'établissement et au suivi des statistiques de l'unité, y compris à destination des
	autorités (Epsf. Ministère, Arafer, etc.)
*	Produit les éléments nécessaires à la facturation, notamment post-sinistres
Ţ	Contribue à la tenue et mise à jour annuelle du DRR
3-E	5 - Les actions transversales internes ou de représentation du PAS :
. 4	Représente et assiste son N+1 en tant que référent pour les questions ferroviaires

Contribue aux relations institutionnelles en préparant les pièces et données à transmettre : SNCF Participer à certains groupes de travail Métier techniques inter ports Réseau, EPSF, ARAF, EMS, Ministère, autres entités

Dans la limite de ses délégations, assure la représentation du PAS (avis techniques et suivi) dans le cadre des études et travaux des tiers sur le domaine portuaire et en contrôle la cohérence et le Assiste les projets tiers (EMS, GAZ, ES...) en interaction avec le RFP respect des prescriptions du PAS

Participe aux réunions semestrielles : OPE-OPM, Entreprises ferroviaire, RET, Cci Port de Colmar

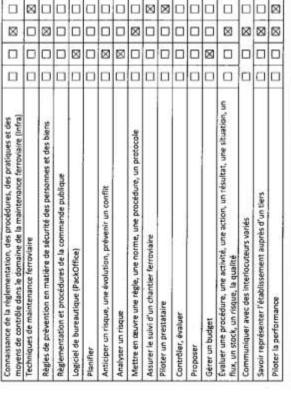
Glossaire: OPE - OPM Opérateur Portuaire d'Exploitation et de Maintenance Cette liste est non exhaustive, et est susceptible d'être modifiée

Certificats et / ou habilitations nécessaires à la tenue du poste
Autorisation à assurer la Tâche Essentielle de Sécurité (TES): « D » (Arrêté 7 Mai 2015). Autorisation d'intervention à proximité des réseaux (AIPR) – « Concepteur » Mainteneur de l'infrastructure

Savoir-faire général – Capacité à traiter de façon autonome les situations Domine parfaitement le sujet et est capable de l'améliorer - Capacité à Savoir-faire élémentaires - Notions, capacité à faire mais en étant tutoré Savoir-faire approfondi - Capacité à traiter de façon autonome Chaque savoir-faire nécessaire à la tenue du poste doit être évalué seion la grille décrite ci-dessous. Σ Le nombre de ces compétences est limité et seulement les principaux savoir-faire sont lci décrits. Ensemble des savoir-faire que l'agent doit mobiliser pour réaliser les missions décrites ci-dessus. Sovoir-faire nécessaires à la bonne tenue du poste situations complexes et / ou inhabituelles. former et / ou à être tuteur. Intitulés des savoir-faire E: Expertise M: Maitrise 1: initiation P : Pratique

DESCRIPTION DE POSTE

PAS



	Savoir-etre necessaires a la bonne tenue du poste
Ensemble des savoir-è Le nombre de ces savo	Ensemble des savoir-être que l'agent doit mobiliser pour réaliser les missions décrites ci-dessus. Le nombre de ces savoir-être est limité et seulement les principaux sont ici décrite.
Chaque savoir-être nés	Chaque savoir-être nécessaire à la tenue du poste doit être évalué selon la grille décrite ci-dessous.
1: Initiation	Savoir-être élémentaires - Notions, capacité à faire mais en étant tutoré.
P : Pratique	Savoir-faire général – Capacité à traiter de façon autonome les situations courantes.
M: Makrise	Savoir-être approfondi - Capacité à traiter de façon autonome les situations complexes et / ou inhabituelles.
E: Expertise	Domine parfaitement le sujet et est capable de l'améliorer – Capacité à former et/ou à être tuteur.

Titre du document :	Description de post	ste Référence :	RH-CA-01-001
Propriétaire du document :	Thierry GOETSOM Approbateur:	Approbateur:	Philippe BOUTHRAY
Date de réalisation du doc:	20/02/2019	Version du document :	V1.4
Destinataires du doc:	Communica	ommunication interne générale exclus	ivement
Mode diffusion:	Papier, mail et réseau	Page:	-5/2-

Philippe BOUTHRAY

Approbateur:

Thierry GOETSCHY 20/02/20/02

77.4

-3/2-

Communication interne générale exclusivement

Papier, mail et réseau

Version du document :

Date de réalisation du doc Propriétaire du document

Destinataires du doc: Mode diffusion

RH-CA-01-001

Référence :

Description de poste

Titre du document :



ANNEXE 2. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Les textes communautaires sont consultables sur le site internet <u>EUR-Lex</u> et sur le site internet <u>Légifrance</u> *Directives Européennes*

Référence Directive	Objet
Directive 2001/14/CE du 26 février 2001	Directive concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire, et la certification en matière de sécurité.
Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004	Directive concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire, et la certification en matière de sécurité (directive sur la sécurité ferroviaire).
Directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007	Directive relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de trains sur le système ferroviaire, dans la Communauté.
Directive 2009/16/CE	Directive relative au contrôle du Port par l'État.

Lois

Référence Loi	Objet
<u>Loi n° 82-1153 du 30 décembre</u> 1982, modifiée	Loi d'orientation des transports intérieurs (modifiée notamment par les lois des 13 février 1997 et 5 janvier 2006 et l'ordonnance 2004-61 du 12 juillet 2004 titre III portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports ferroviaires)
<u>Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006</u> ,	Loi relative à la sécurité et au développement des transports.
Loi n°2008-660 du 04 juillet 2008, modifiée	Loi portant réforme portuaire.
<u>Loi n° 2009-1503</u> , modifiée 17 juillet 2015	Loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports
Loi 2010-788 du 12 juillet 2010, modifiée 10 novembre 2019	Loi portant engagement national pour l'environnement.
Loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011, modifiée 29 juin 2011	Loi portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne



Référence Loi	Objet
Loi n° 2014-872 du 4 août 2014	Loi portant réforme ferroviaire

Ordonnances

Référence Ordonnance	Objet
Ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 modifiée	Ordonnance portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.
Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, modifiée 13 mars 2020	Ordonnance relative à la partie législative du code des transports.

Décrets

Référence Décret	Objet
<u>Décret du 27 septembre 1925</u> modifié	Décret relatif à la constitution du port autonome de Strasbourg.
<u>Décret 92-352 du 01 avril 1992</u> modifié	Décret pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.
<u>Décret n°92-158 du 20 février</u> 1992 modifié	Décret rectifié au 1er septembre 1992 complétant le code du travail (deuxième partie : Décrets en Conseil d'Etat) et fixant les prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure.
<u>Décret n°94-1159 du 26 décembre</u> <u>1994</u>	Décret relatif à l'intégration de la sécurité et à l'organisation de la coordination en matière de sécurité et de protection de la santé lors des opérations de bâtiment ou de génie civil et modifiant le code du travail (deuxième partie : Décrets en Conseil d'Etat).
<u>Décret n°2005-1158 du 13</u> <u>septembre 2005</u> modifié	Décret relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains ouvrages ou installations fixes, et pris en application de l'article 15 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004, relative à la modernisation de la sécurité civile.
Décret n° 2007-1867 du 26 décembre 2007	Décret relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes.
<u>Décret n° 2008-1347 du 17</u> <u>décembre 2008</u>	Décret relatif à l'information et à la formation des travailleurs sur les risques pour leur santé et leur sécurité.



Référence Décret	Objet
Décret N° 2017-439 du 30 mars 2017	Décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises

Arrêtés

Référence Arrêté	Objet
Arrêté du 24 novembre 1967 modifié	Arrêté relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.
Arrêté du 18 janvier 1991 modifié	Arrêté relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.
Arrêté du 4 décembre 1992 modifié	Arrêté portant application de l'article 21 du décret n° 92-352 du 1er avril 1992 et relatif à la formation de certains personnels appelés à intervenir sur les voies ferrées.
Arrêté du 4 novembre 1993	Arrêté relatif à la signalisation de sécurité et de santé au travail.
Arrêté du 8 juillet 2003	Arrêté complétant l'arrêté du 4 novembre 1993 relatif à la signalisation de sécurité et de santé au travail.
Arrêté du 5 janvier 2006	Arrêté relatif aux informations nécessaires à l'élaboration du plan particulier d'intervention, pris en application de l'article 4 du décret n° 2005-1158 du 13 septembre 2005.
Arrêté du 14 avril 2008 modifié	Arrêté relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire.
Arrêté du 4 juin 2008 modifié	Arrêté relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation.
Arrêté du 29 mai 2009 modifié	Arrêté relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)
Arrêté du 6 août 2010	Arrêté relatif à la certification des conducteurs de train.
Arrêté du 30 mars 2017	Arrêté du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises
Arrêté du 6 février 2018	Arrêté du 6 février 2018 portant les référentiels relatifs à la sécurité des circulations sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises
Arrêté du 20 décembre 2013 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009	Arrêté relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)



Référence Arrêté	Objet
Arrêté du 7 mai 2015	Arrêté relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, relatif à la sécurité des circulations ferroviaires, et à l'interopérabilité du système ferroviaire.
Arrêté du 04 janvier 2016	Arrêté relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire.
Arrêté du 10 février 2016	Arrêté modifiant l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.
Arrêté du 28 septembre 2016	Arrêté servant de référentiel de maintenance pour le RFP, pour l'ensemble des itinéraires classés en Voie Ferrée Portuaire.

Codes

Référence Code
Code des transports
Code du travail
Code de l'environnement Livre V - Titre V - Chapitre 1er - Section 1 de la partie réglementaire

Instruction

Référence Instruction	Objet
Instruction du 23 septembre 1981	Instruction relative à la répartition des charges financières afférentes à la fourniture, la pose, l'entretien, l'exploitation, le remplacement et éventuellement la suppression des dispositifs de signalisation routière (art. 16).

Instruction interministérielle

Référence Instruction	Objet
<u>IISR</u>	Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 7 juin 1977 (version consolidée au 9 août 2009)



* *

Les référentiels de type SNCF, notamment les « IN » ne s'applique pas sur le Réseau Ferré de Ports de Strasbourg

Textes cités dans la section 2 de l'annexe 1 de l'<u>arrêté du 23 juin 2003</u> modifié relatif à la réglementation applicable sur le réseau ferré national qui demeurent applicables jusqu'à l'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions réglementaires à prendre en application du 3° de l'article L. 4111-6 du code du travail

Référence	Version	Objet
RH 0028	09/06/93	Sécurité du personnel : Protection des agents pendant leur intervention sur matériel roulant.
RH 0078	06/07/09	Sécurité du personnel : Prescriptions à observer par les agents travaillant sur les lignes de traction électrique à courant alternatif monophasé 25 000 V - 50Hz.
RH 0157	16/09/86	RSPRF : Généralités, définitions, déplacements ou stationnement dans l'enceinte du chemin de fer.
RH 0159	16/09/86	RSPRF : Règles de sécurité à appliquer par les agents chargés du nettoyage et du graissage des appareils (aiguilles).
RH 0160	24/05/86	RSPRF : Règles de sécurité à appliquer par les mécaniciens appelés à intervenir sur certaines installations de sécurité.
RH 0320	28/02/06	Sécurité du personnel : Dispositions à observer pour assurer la sécurité du personnel effectuant des manœuvres ou participant à l'accompagnement des trains de travaux.
RH 0340	18/01/00	Sécurité du personnel : Prévention des risques dus à l'électricité. Dispositions à observer pour prévenir les risques et assurer la sécurité du personnel stationnant, se déplaçant ou travaillant dans l'environnement des installations électriques ferroviaires.



ANNEXE 3. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DU PORT DE STRASBOURG

Documents principaux du Gestionnaire d'Infrastructure

Référence document	Objet
Convention de Raccordement entre SNCF Réseau SA, et le Port de Strasbourg	Définit les conditions techniques, et financières particulières du raccordement des VPF du Port au SF, géré par SNCF Réseau SA. Elle porte sur les missions et les responsabilités des parties concernées sur leurs infrastructures respectives et prend en compte la description et la délimitation des zones d'interfaces, les modalités de gestion (capacités, circulations) et d'entretien ou d'exploitation.
Document de Référence du Réseau (DRR) — Document en ligne	Décrit l'ensemble des installations du RFP ainsi que les principes et les procédures d'utilisation des infrastructures ferroviaires du RFP à l'attention des Opérateurs portuaires.
Manuel Qualité (MQ)	Définit les grands axes de management de la qualité et de maîtrise des prestations (technique, performance, qualité) et démontre la capacité du Port et des Opérateurs portuaires à mettre en œuvre, faire appliquer et maintenir, un système qualité optimal.
Registre virtuel de notification de remise de la documentation	Permet la traçabilité des documents transmis par le GI aux OP habilités sur le RFP (remise de la documentation, et accusé de réception, par mail principalement).
Compilation de présentation des installations	Permet la traçabilité de la formation des OPF à la configuration des dessertes qu'ils réalisent.
Plan d'action sécurité	Décrit les actions à conduire par l'OPE et les OPM pour respecter les prescriptions légales et les objectifs fixés dans le cadre de la politique sécurité du Port.
Rapports d'enquête	A la suite d'un accident, un rapport d'enquête incluant tous les éléments nécessaires à son appréciation, notamment par le Préfet, sera établi. Ce rapport alimente le REX.
Rapport annuel sécurité	Rapport traçant l'ensemble des informations sécurité du RFP, sur l'année N-1. Élaboré par l'OPE et l'OPM, il et soumis au GI, qui le complète, et le présente au Préfet.



Instructions locales d'exploitation (ILE)

Titre	Objet
Installations de sécurité	Décrit de façon générale les moyens de contrôles, les signaux, les appareils de voie et les enclenchements él ectriques d'u n poste. Elle contient en annexe tout élément opérationnel relatif à ces dispositions.
Réalisation des travaux sur les installations de sécurité	Précise certaines particularités d'application du paragraphe du RSE « mode dégradé prévu et organisé — travaux sur les équipements, installations de sécurité ».
Installations de traction électrique	Décrit la consistance des installations de traction électriques, l'application des procédures à mettre en œuvre et indique dans un tableau les indications permettant l'exécution des mesures de consignation C.
Réception des trains	Indique les mesures à appliquer pour la réception des circulations sur le RFP, et précise notamment : - L'affectation des voies - Le rôle des agents intervenant dans les opérations de réception et de manœuvre - Les mesures de sécurité à prendre pour la réception des trains, et des manœuvres sur les voies de réception - Les mesures à prendre pour protéger les voies occupées.
Manœuvres	Décrit les dispositions particulières applicables par tout Opérateur portuaire souhaitant effectuer des manœuvres sur le RFP (description du site, concomitance d'activité entre OP, règles concernant les manœuvres, particularités d'emploi des installations, protections des voies, cantonnement des circulations, utilisation des passages à niveau).
Protection des travaux	Définit les dispositions générales de protection, les mesures à prendre pour la demande, l'accord et la cessation de la protection, les conditions de desserte et de manœuvre des aiguilles ainsi que le régime d'interception des agents et des circulations. Concernant l'acheminement de TTX, elle fait l'objet d'une consigne temporaire.
Protection des agents intervenant sur le matériel roulant	Définit les règles et prescriptions générales d'exécution des conditions de l'intervention sur le matériel roulant, la protection mise en œuvre pour la protection des agents, ainsi que les dispositions particulières des lignes électrifiées.
Graissage des aiguilles	Définit les règles et prescriptions générales de graissage, l'organisation mise en place ainsi que le contrôle du graissage.
Consigne commune d'exploitation des zones d'interface SF- RFP	Décrit les voies et installations de chacun des deux réseaux qui permet d'assurer l'interface entre eux et définit les limites de propriété, de gestion et d'entretien aux interfaces.
Incidents accidents MD	Décrit les mesures à mettre en œuvre à la suite d'un incident afférent aux Marchandises Dangereuses.



Consignes communes Ports de Strasbourg / ITE

Titre	Objet
CC MTS	Fixe les conditions de desserte, et de circulation des manœuvres de la société MTS, sur les voies du Port situées sur la rive est du bassin des remparts, et côté rue de Dunkerque.
CC SMA	Fixe les conditions de desserte, et de circulation des manœuvres, des Malteries d'Alsace sur les voies du Port situées sur la rive est du bassin du commerce, ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC Moulins Advens	Fixe les conditions de desserte, et de circulation des manœuvres des Moulins Advens de Strasbourg sur les voies du Port, situées à proximité de la rue Lubeck ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC RUBIS	Fixe les conditions de desserte, et de circulation de l'engin rail-route de la société RUBIS stockage sur les voies du Port, situées sur la rive ouest et sud du Bassin Albert Auberger, ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC ARMBRUSTER	Fixe les conditions de desserte, et de circulation des manœuvres de la société ARMBRUSTER sur les voies du Port situées sur la rive ouest du bassin de l'industrie, ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC ITE Ex DACSA	Fixe les conditions de desserte, et de circulation des manœuvres de l'ITE ex Dacsa, sur les voies du Port, situées sur la rive ouest du bassin de l'industrie, ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC ESKA rue du Havre	Fixe les conditions d'utilisation de la grue de la société ESKA, au-dessus des voies du Port, situées sur la rive ouest du bassin René Graff, ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC Terminal Lauterbourg	Décrit les voies et les installations de chacun des deux réseaux (VFP et ITE), qui permettent d'assurer l'interface entre eux. Cette consigne commune définit également les limites de manœuvres, dans le cas de circulations internes à la plateforme multimodale (ITE).



ANNEXE 4. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DE L'OPE

Référence document	Objet
Imprimés de sécurité	Une ILE peut prévoir que pour certaines opérations, il soit fait usage d'imprimés contenant déjà une partie du texte des dépêches à échanger entre deux personnes assurant des fonctions de sécurité. Le texte des dépêches devant néanmoins toujours être énoncé en entier.
	Liste des imprimés de sécurité à disposition de l'OPE :
	- Bulletins de franchissement des signaux
	- Bulletins de signalement (barrières brisées, marche prudente, etc.)
	- Carnet de Demande de Protection Graissage (DPGR)
	- Carnet des dérangements
	- Carnet de travaux sur IS
	- Carnet de DFV
	- Carnet de dépêches
	- Carnet de coupons à utilisation contrôlée
	- Carnet de consignations C à l'usage des opérateurs caténaires
	- Registre de cantonnement
Rapport mensuel d'activité	Rapport regroupant l'ensemble des informations spécifiques à chacune des activités réalisées par l'OPE qui le transmet trimestriellement au Gl. Les rapports mensuels intègrent la liste des Ordres de Service (OS) de maintenance, sur le point d'être en retard, ou ayant déjà dépassé la date limite de réalisation. Ces ouvrages sont archivés sans limite de temps.
Plan d'actions Sécurité NC	Plan sous forme de tableau nécessaire au suivi des actions correctives engagées suites à une non-conformité
Plan d'actions Sécurité Amélioration Continue	Plan, sous la forme d'un tableau, nécessaire au suivi des actions préventives engagées, afin d'améliorer la sécurité, et la qualité
Suivi individuel des agents	Outil de gestion des compétences permettant d'apprécier en continu, les connaissances des agents, et de définir les actions nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité optimal. Il est soumis à l'approbation du GI, qui en demande trimestriellement un extrait commenté.
Registre des titres d'habilitations des agents	EDIS 0300, ou équivalent



Référence document	Objet
Registre des dangers, (RD)	Document reprenant l'ensemble des dangers identifiés, liés à la gestion du RFP. Le registre des dangers liste les dangers, leurs origines, ainsi que les moyens de couverture
Plan de Contrôle 2022-2027	Planification de la stratégie de contrôle 2022-27, à l'initiative du Gl



ANNEXE 5. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DES OPM

En complément des documents précités, communs à l'OPE-OPM :

Référence document	Objet
Référentiels de maintenance	Définit les modalités de surveillance, les procédures de maintenance, prenant en considération le contexte des Voies Ferrées Portuaire.
Plan annuel de maintenance (PAM)	Font apparaître, pour chacune des installations et équipements, le détail des tâches de maintenance et d'entretien, la localisation de l'opération, et le nombre de personnels. Le PAM est soumis à l'approbation du GI.
Imprimés de sécurité	Une ILE peut prévoir pour certaines opérations, il soit fait usage d'imprimés préremplis :
	Liste des imprimés de sécurité à disposition des OPM :
	- Carnet d'attestation d'interruption temporaire des circulations (AITC)
	- Carnet de DATIS
	- Carnet de DFV
	- Carnet de dépêches
	- Carnet de demande de protection graissage (DPGR)
	- Carnet de demande de consignation « C », à l'usage des agents caténaire,
	- Carnet d'attestation de mise hors tension à l'usage du personnel non spécialisé.



ANNEXE 6. GLOSSAIRE

Définitions des principaux termes, et abréviations utilisées dans le domaine de la sécurité ferroviaire :

Termes	Significations
Accident	Tout événement ou succe ssion d'évén ements provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes (mort, invalidité ou blessures graves), aux biens (destruction partielle ou totale du système) ou à l'environnement ;
Accident grave	Toute collision ou déraillement de véhicules ferroviaires, faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées, ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement. On entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être estimés par un organisme d'enquête, à un total d'au moins 2 millions d'euros.
AdV	Appareil de Voie.
Aléa	Evènement n'altérant pas directement la sécurité mais qui dégrade la qualité de l'exploitation (retards, défaut de ressources, etc.).
Anomalie	Evènement correspondant à la défaillance d'un élément du système de sécurité, qui s'il n'est pas pris en compte et corrigé, pourrait avoir des conséquences sur la sécurité.
Audit de sécurité	Processus méthodique, indépendant et documenté, permettant, par des observations factuelles et entretiens, de déterminer de manière objective si les activités relatives à la sécurité satisfont les référentiels de sécurité ferroviaire, si ces dispositions sont mises en œuvre de façon efficace, et si les résultats atteignent les objectifs assignés.
Causes	Les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux- ci, qui ont conduit à l'accident ou l'incident.
Chef d'incident local (CIL)	Représentant unique du Port auprès des services de secours en opération sur les lieux de l'incident ou de l'accident. Le CIL est chargé de lancer les avis, et de faire prendre immédiatement les mesures conservatoires.
Circulation	Dénomination recouvrant l'ensemble des mouvements ferroviaires (trains, manœuvres, TTX, etc.), au sens exploitation du terme.
Collision	Tout impact entre un véhicule ferroviaire, et un obstacle qu'il soit fixe ou mobile.
« Consigne rose » Ancienne appellation	Instruction locale d'exploitation « Installations de Sécurité ». Ce document a pour objet de décrire les installations de sécurité du poste d'aiguillage, d'indiquer les règles particulières d'utilisation, et de préciser les mesures à prendre en cas de dérangement.



Termes	Significations	
DA	Dispositif d'Attention	
Déraillement	Effet résultant de la sortie accidentelle du rail d'au moins un essieu d'un véhicule ferroviaire incorporé dans une circulation.	
DATIS	Demande d'autorisation de travaux sur les installations de sécurité	
DFV	Demande de fermeture de voie	
Dispositif de maintenance	Ensemble des moyens humains, organisationnels, matériels (pièces de rechange et outillages) et immatériels (documentation technique et logiciels) nécessaires à la conception, à la réalisation, au suivi et à l'amélioration de la maintenance.	
Donneur d'ordre	Personne désignée par le Port pour commander, organiser et faire réaliser des travaux de toute nature sur le périmètre de l'installation portuaire. Il assure l'interface entre l'entreprise extérieure et les différents services du port.	
DSA	Dispositif Spécial d'Attention	
DRR	Document de Référence du Réseau	
EAp	Enclenchement d'approche	
Entreprise Ferroviaire (EF)	Entreprise de traction ferroviaire, dont l'activité est la fourniture de services de transport, et disposant d'un Certificat de sécurité unique.	
Engin moteur	Véhicule ferroviaire ayant la capacité de se déplacer par ses propres moyens.	
Enquête	Une procédure visant 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.	
EPa	Enclenchement de Parcours	
Équipement (ou constituant) critique pour la sécurité	Équipement (ou constituant) dont la défaillance est susceptible d'augmenter les risques relatifs à la sécurité des personnels, des usagers, des tiers et la protection de l'environnement lors de l'exploitation du système ferroviaire.	
Équipements d'infrastructure	Ensemble des Installations de Sécurité et des installations techniques d'infrastructure.	
Évolution	Déplacement d'un engin moteur ou groupe d'engins moteurs, remorquant ou non un ou plusieurs véhicules sous la responsabilité du Conducteur renseigné sur sa destination.	
Exploitant	Personne exerçant des activités ferroviaires sur un réseau, notamment la gestion de l'infrastructure et l'exploitation de services de transport.	
Exploitation	Ensemble des activités relatives au fonctionnement du système ferroviaire, la préparation, la conduite et la gestion des circulations. L'exploitation concerne,	



Termes	Significations	
	les procédures (documentation, communications, bouclage) et les personnels qui les mettent en œuvre.	
Exploitation dégradée	Exploitation résultant d'un évènement planifié ou imprévu qui interdit la fourniture du service normal.	
Gare	Installation, « ouverte au service de la circulation » c'est-à dire comportant au moins un Responsable-Circulation, ainsi que les aménagements nécessaires pour effectuer les opérations relatives à la circulation, définies par les règlements.	
GI (Port de Strasbourg) — Gestionnaire d'Infrastructure	Entité gestionnaire, et d'entretien du réseau ferré portuaire, desservant les entreprises embranchées	
SNCF Réseau SA	Société anonyme, à capitaux publics, filiale de la SNCF. Elle est chargée de la gestion, et de l'entretien des infrastructures du système ferroviaire en France.	
Horaire de service	Les données définissant tous les mouvements programmés des circulations sur les VFP pendant la période de validité de cet horaire.	
Instructions Locales d'Exploitation (ILE)	Elles sont établies pour préciser, ou compléter les dispositions du RSE, que ce soit à titre permanent ou temporaire (ILE-T).	
Instructions Locales Opérationnelles (ILO)	Documents de travail explicitant les dispositions mentionnées, notamment dans les ILE, à disposition des opérateurs de terrain.	
Incident	Tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation.	
	La totalité des voies, et installations fixes, nécessaires à la circulation des MR, et à leur sécurité.	
	L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, à l'exception des voies situées, après les portails, ou point d'entrée des ITE :	
	Terrains composant l'assiette des VF	
Infrastructure ferroviaire	 Plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc., 	
	 Quais à marchandise 	
	 Accotements, pistes et itinéraires 	
	 Murs de clôture, haies vives, palissades, barrières filtrantes 	
	Ouvrages d'art : Ponts, Mât d'éclairage, etc.	
	 Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière 	
	Superstructure, notamment :	



Termes	Significations
	Rails, rails à gorge, et contre-rails
	 Supports béton et bois, ADV, matériel d'assemblage, ballast
	 Installations de Sécurité, de signalisation et de télécommunication en campagne, de gare, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications : Bâtiments affectés à ces installations Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des circulations ferroviaires
Installations de Sécurité	Ensemble reprenant les installations de signalisation, les installations de commande et de contrôle des appareils de voie et les enclenchements et détecteurs nécessaires à la sécurité des circulations (y compris ceux relatifs aux passages à niveau).
Installations Fixes de Traction Électrique (IFTE)	Ensemble des installations distribuant le courant aux engins moteurs électriques.
Installations techniques d'infrastructure	Ensemble comprenant la voie, les appareils de voie, les installations de gestion des circulations (postes d'aiguillage, télécommunications, etc.), les installations de transformation et de transport de courant électrique (stations d'alimentation, caténaires, centraux de régulation du réseau de traction électrique, etc.), les ouvrages d'art, les ouvrages en terre et les infrastructures associées dans les gares (quais, zones d'accès, etc.).
Imprimé de sécurité	Une ILE peut prévoir que pour l'échange de certaines dépêches ou ordres, il soit fait usage d'imprimés préremplis.
Maintenance	Activité qui englobe les travaux d'entretien des installations fixes, ainsi que la supervision, et la surveillance des infrastructures.
Mainteneur de l'infrastructure	Terme générique recouvrant toutes les spécialités (voie, service électrique - SE, service mécanique - SM, etc.).
Manœuvre	Déplacement de véhicules ferroviaires guidé par signaux de manœuvre, par radio, etc.
Marche à vue	L'obligation de « marcher à vue » impose au conducteur de s'avancer avec prudence, en réglant sa vitesse, compte tenu de la partie de voie qu'il aperçoit devant lui, de manière à pouvoir s'arrêter avant un véhicule ferroviaire, un signal d'arrêt ou un obstacle sans dépasser la vitesse de 30 km/h.
Marche en manœuvre	L'obligation de « marcher en manœuvre » impose au conducteur de s'avancer avec prudence sans dépasser la vitesse de 30 km/h et en se tenant prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer, ou qui pourraient lui être faits.
Marche prudente	Conduite imposant au Conducteur de franchir une partie de voie délimitée en réduisant sa vitesse en tenant compte de circonstances particulières.



Termes	Significations
MC	Maintenance Corrective
Marchandises dangereuses (MD)	Produit liquide, ou solide, qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité, réactivité) peut présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement. Le transport des marchandises dangereuses est règlementé par l'arrêté du 29
MDC	mai 2009, dit « Arrêté TMD ».
MPC	Maintenance Préventive Conditionnelle
MPS	Maintenance Préventive Systématique
MQ	Manuel Qualité
Obstacle	Tout ce qui peut se trouver à l'intérieur du gabarit, de façon inopinée, et s'opposant, lors d'une circulation ferroviaire, au maintien optimal du niveau de sécurité.
Opérateur Portuaire Ferroviaire (OPF)	Terme désignant les Entreprises Ferroviaires (EF) de traction œuvrant sur le RFP, et disposant pour cela, d'un CSU.
Opérateur Portuaire (OP)	Terme regroupant à la fois les OPF, les exploitants et les mainteneurs de l'infrastructure.
Opérateur Portuaire exploitation (OPE)	Entreprise chargée par le GI d'exploiter les voies du RFP, c'est-à-dire de gérer les trains et les circulations ferroviaires.
Opérateur Portuaire Maintenance (OPM)	Entreprise chargée par le GI, de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire du Réseau Ferré Portuaire. (Maintenance et travaux)
PAM	Plan Annuel de Maintenance
Port de Strasbourg	Établissement Public à Caractère Administratif, Gestionnaire du RFP
	Passage à Niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer. On entend par route, toute voie publique, ou privée, ouverte à la circulation de véhicules, et/ou piétons. Les PN sont équipés en fonction de la maitrise des risques associés à l'ouvrage, cet équipement pouvant être constitué :
Passage à niveau (PN)	De croix de St-André complétées, ou non, de STOP
	 De dispositifs de Signalisation Automatique Lumineuse et sonore (facultatifs), destinés aux usagers de la route, complétés ou non de barrières. L'ensemble est commandé à pied d'œuvre, par fréquence radio à distance, ou par pédale de fermeture, posée en voie.
Personnel, agent, opérateur	Employé travaillant dans l'exercice de ses fonctions pour le compte d'un exploitant, d'un sous-traitant ou d'un prestataire.
Poste d'aiguillage	Installation d'infrastructure comportant la manœuvre de signaux, et des appareils



Termes	Significations
	de voie associés. Certains groupes de leviers de commande, sur le terrain, sous la dépendance d'un poste, sont désignés « Point ».
Quasi incident	Évènement qui présente un ou plusieurs facteurs de risque, ayant pu causer des blessures, ou entraîner des dommages à l'infrastructure, ou au matériel. Ce dommage a été évité, mais en d'autres circonstances, en l'absence de fonctionnement d'une boucle de rattrapage, l'accident aurait pu se produire.
RAT - Reconnaissance de l'aptitude au transport	Opération, réalisée par un personnel spécifiquement formé et habilité, consistant à effectuer un examen visuel, de chaque côté, des véhicules ferroviaires et de leurs chargements. Cela afin de s'assurer que les envois sur le SF ne présentent pas de risque pour la sécurité des circulations, des personnes et des biens.
Règles de maintenance	Ensemble des prescriptions concernant la périodicité, les critères d'intervention et la consistance des travaux relatifs aux différentes opérations d'entretien préventif, correctif et évolutif de chaque élément à maintenir.
Répartition	Définit l'affectation des capacités de l'infrastructure ferroviaire par un gestionnaire d'infrastructure.
Réseau	Ensemble de l'infrastructure ferroviaire appartenant au Gl.
Responsable Circulation	Agent responsable de la gestion des trains et des circulations. Ce personnel a également en charge l'organisation opérationnelle des mouvements sur le RFP.
Responsable de la gestion de l'infrastructure	La personne chargée(s) des fonctions de gestion de l'infrastructure d'un réseau, notamment la gestion des circulations et la maintenance de l'infrastructure
Retour d'expérience - REX	Dispositif d'analyse des résultats de la production effectuée afin de prévenir le retour d'événements présentant des risques pour la sécurité et de renforcer ainsi sa maîtrise ; il comprend la définition des événements à prendre en considération, le recueil, l'enregistrement, l'analyse et l'exploitation des informations et la diffusion des enseignements tirés
SF	Système Ferroviaire
RFP	Réseau Ferré Portuaire
Risques ferroviaires	Ensemble des risques professionnels engendrés par les circulations ferroviaires, les installations électriques ferroviaires.
SAM	Signal d'Arrêt à Main
Sécurité de l'explo itation	Ensemble des dispositions que prennent les exploitants, en application de la réglementation, afin de maîtriser la sûreté du système, et notamment les défaillances des constituants critiques, assurant la sécurité du système ferroviaire.



Termes	Significations
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SIA	Suivi Individuel Agent
Sillon	Définit la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné.
Système ou sous-système nouveau	Système, ou sous-système, qui n'a pas déjà fait l'objet d'une Autorisation de Mise en Service (AMS).
Système de signalisation	Ensemble des dispositifs donnant les ordres, et informations destinées aux conducteurs, et agents au sol.
Système ferroviaire	Ensemble des sous-systèmes structurels et fonctionnels, constituant un réseau ferré.
Train / HLP	Engin moteur remorquant ou non, un ou plusieurs véhicules, suivant une marche tracée, ou en SDM.
Train de travaux (TTX), EMV	Train constitué pour les besoins des Mainteneurs pour assurer la desserte des chantiers de travaux ou l'acheminement de matériels ou matériaux nécessaires à l'exécution des travaux (trains de ballast, draisines, bourreuses,).
Transport exceptionnel	Convoi ne répondant pas aux exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure (dimensions notamment), et qui de fait, ne peut être admis que sous réserve de conditions techniques, et/ou d'exploitation particulières.
TSM	Tableau de Succession des Manœuvres
TST	Tableau de Succession des Trains
Véhicule ferroviaire	Matériel Roulant (MR) exclusivement sur rails. On distingue les engins moteurs, et les véhicules remorqués MCV (non tractant)
Zone dangereuse (ZD)	Zone de danger ferroviaire dans laquelle un opérateur, l'outillage, ou le matériel qu'il manipule peut être heurté, ou trainé par une circulation ferroviaire. La zone dangereuse est définie voie par voie. A minima, 1,5 mètres du rail extérieur.



Glossaire des termes propres à la traction électrique :

Termes	Significations	
Appareil d'interruption	Appareil permettant d'assurer : La continuité électrique lorsqu'il est fermé D'interrompre la continuité électrique lorsqu'il est ouvert	
Caténaire	Ensemble des installations distribuant le courant aux engins moteurs électriques, par l'intermédiaire de pantographes. Elle est constituée par les fils de contact, les conducteurs d'alimentation, les autres éléments comme les lignes aériennes de câbles porteurs, les feeders, les pendules, notamment.	
	 Les caténaires sont classées en deux catégories : Les caténaires primaires, dont l'exploitation est assurée par le régulateur sous-station Les caténaires secondaires, dont l'exploitation est assurée par l'agent de sécurité-électrique 	
Central sous-stations (CSS)	Poste à partir duquel le Régulateur Sous-Stations (RSS) : • Assure la télécommande des sous-stations, des postes de traction électrique, de certains appareils d'interruption • Exploite les installations de traction électrique	
Circuit de retour du courant de traction (CRCT)	Ensemble du circuit électrique permettant le retour du courant de traction aux sous-stations.	
Circuit en charge	Circuit dans lequel s'opère un débit de courant électrique.	
Circuit à vide	Circuit sans débit appréciable de courant électrique.	
Circulation électrique	Toute circulation comportant au moins un pantographe constitue une circulation électrique, sauf assurance que le pantographe est, et restera baissé.	
Commutateur (KD)	Appareil d'interruption, manœuvrable à vide seulement, permettant d'alimenter une caténaire soit à partir de sa source habituelle (position normale de l'appareil) soit à partir d'une source de secours (position renversée de l'appareil), mais ne permettant pas de l'isoler.	
Consigne bleue	Instruction Locale d'Exploitation « Installations Fixes de Traction Electrique ». Ce document a pour objet de décrire les Installations Fixes de Traction Electrique du RFP. Elle précise les dispositions du RSE.	
Coupure d'urgence	Suppression de la tension d'alimentation d'une installation de traction électrique par les moyens les plus rapides.	



Termes	Significations	
Disjoncteur (Dj.)	Appareil d'interruption, manœuvrable à vide ou en charge, destiné à ouvrir ou fermer un circuit, et capable d'interrompre automatiquement un courant de défaut.	
Dispositif d'urgence (DU)	Appareil de commande permettant d'obtenir, en cas de danger, la suppression de la tension d'alimentation par couverture d'un disjoncteur, ou d'un interrupteur alimentant des caténaires secondaires.	
Feeder d'alimentation	Conducteur destiné à relier un appareil d'interruption d'une sous-station, ou d'un poste de traction électrique à la caténaire, (ou à une herse d'alimentation).	
Herse d'alimentation	Installation comportant plusieurs appareils d'interruption groupés sur plusieurs supports réunis.	
Interrupteur (Z)	Appareil d'interruption, manœuvrable à vide ou en charge, destiné à ouvrir ou fermer volontairement un circuit. Certains interrupteurs peuvent s'ouvrir automatiquement.	
Poste de traction électrique	Installation désignée comme telle comportant un ou plusieurs appareils d'interruption groupés dans un local, dans un enclos, ou sur des supports.	
Régulateur sous-stations (RSS)	Agent chargé, à partir d'un Central Sous-Stations, de l'exploitation des Installations de traction électrique de sa zone d'action.	
Secteur	Ensemble des installations alimentées normalement par un ou plusieurs disjoncteurs.	
Secteur circulation	Sous ensemble d'une ligne disposant des installations permettant de modifier l'ordre de circulation des trains.	
Section de séparation	Partie de caténaire comportant, à chaque extrémité, un sectionnement destiné à éviter le pontage, par les pantographes d'une circulation, des caténaires situées de part et d'autre de cette section.	
Section élémentaire	Plus petit élément de caténaire pouvant être isolé des éléments encadrant par un ou plusieurs appareils d'interruptions.	
Sectionnement	Dispositif assurant la séparation de la caténaire entre deux éléments voisins pouvant être isolés électriquement l'un de l'autre. Ce dispositif, sectionnement à lame d'air ou isolateur de section, permet le passage du pantographe.	



Termes	Significations	
Sectionneur (Sect.)	Appareil d'interruption destiné à ouvrir ou fermer volontairement un circuit. Les sectionneurs ne peuvent être ouverts qu'à vide, c'est à dire en l'absence de tout captage d'énergie par pantographe, ou installation annexe. Certains sectionneurs peuvent s'ouvrir automatiquement.	
Sectionneur à talon de mise au rail	Sectionneur reliant, dans sa position d'ouvertur e, la caténaire privée de tension, au Circuit de Retour du Courant de Traction (CRCT).	
Service de la traction électrique	Ensemble des opérations permettant d'assurer l'alimentation-consignation des caténaires, La notification des consignations C, Le traitement des incidents (coupure d'urgence, avarie, etc).	
Sous-secteur (S.Sr.)	Certaines sections élémentaires, ou groupes de sections élémentaires faisant partie d'un même secteur, et pouvant être isolées par un ou plusieurs interrupteurs, constituent un sous-secteur.	
Sous-station	Installation transformant le courant haute tension pour lui donner les caractéristiques compatibles à l'alimentation des installations de traction électrique.	



ANNEXE 7. PLANS DU RFP

Ordre des planches :

- ✓ Site de Strasbourg (partie Nord)
- ✓ Site de Strasbourg (partie Sud)
- ✓ Site de Lauterbourg



ANNEXE 9. LA LISTE DES FORMATEURS & EVALUATEURS INTERNES OPE- OPM

Il a été décidé de ne plus inscrire de façon nominative dans le RSE, les évaluateurs désignés. Liste disponible auprès du Responsable Réseau Portuaire du Gl.

La liste des évaluateurs est à présent un document indépendant du présent Règlement, cela afin de pouvoir l'actualiser plus facilement. Les intervenants se répartissent de la façon suivante :

Formateurs OPM	
Formateur OPE	

Evaluateurs OPM	
Evaluateurs OPE	



ANNEXE 10. TABLEAU **D'EVALUATION** DES RISQUES DU RFP DU PAS

Conformément à l'annexe 2 de l'arrêté du 30 mars 2017, le PAS a effectué ci-après l'évaluation des risques sur son RFP.

1. Domaine EXPLOITATION

Domainos		Facteurs de risques	Niveau de risques						
Doma	Domaines		0	1	2	3	4	Σ	
EXPLOITATION des	Clients desservis et concomitance	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		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 2021 : Oui		3	
	d'activités	Nombre d'installations terminales embranchées et de sous embranchés, complexité du plan de voie	Desserte d'un seul site	Desserte de plusieurs sous-embranchés 2021 : Oui				1	



	Engagement des trains	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 2021 : Oui		3	
	Vitesse	Vitesse de circulation	Vmax inférieure ou égale à 6km/h	Vmax comprise entre 7 et 30 km/h. 2021 : 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	1	
Total exploitation	de 4 à 6 :		Facteurs de risque d'inspection.	es ne nécessitant pa	as un audit externe r	éalisé par un organis	me	8	
Total exploitation de 7 à 11 :			Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection. 2021 : Oui						



2. Domaine INFRASTRUCTURES

Domaines		Facteurs de risques	Définitions		Niveau de risques				
Domaine	Domaines			0	1	2	3	4	Σ
		à l'intérieur des établissements) Nombre d'appareils Voie et appareils Etat des constituants et qualité de la géométrie sans circulations ou voyageurs p par l'arrêté ou se de de de de constituants et constituants et qualité de la géométrie A l'intérieur des constituants la qualité de géométrie se jugés acceptables lors qu'ils permettent or respecter, sa mesures restrictives, référentiel de maintenance pour certaine infrastructure ferroviaires sans circulations et voyageurs p par l'arrêté de la géométrie	acceptables dès lors qu'ils permettent de respecter, sans mesures	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 2021 : 110 km		3
				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 2021 : Oui		3
	appareils		référentiel de maintenance pour certaines infrastructures ferroviaires		Infrastructure voie et appareils dans un état conforme aux normes du référentiel de maintenance (*)		Infrastructure voie et appareils dans un état nécessitant des mesures restrictives fixées par le référentiel de maintenance (*).		1
	Signalisation (hors	Consistance de la signalisation		Signalisation essentiellement	Signalisation essentiellement	Signalisation comprenant	Signalisation essentiellement	Signalisation essentiellement	4



	passages à niveau -PN)			constituée de pancartes fixes.	constituée de pancartes fixes. Commande à distance de plusieurs appareils.	plusieurs signaux mobiles. Commande à distance de plusieurs appareils	constituée de signaux mobiles ou d'appareils commandés à distance.	constituée de signaux mobiles et d'appareils commandés à distance.			
		Nombre de circuits de voie		Pas de circuit de voie	Moins de 4 circuits de voie (hors PN)			Plus de 4 circuits de voie (hors PN) 2021 : Oui	4		
		Nombre de postes d'aiguillage		Pas de poste			Présence d'un poste d'aiguillage tenu par le gestionnaire d'infrastructure ou son exploitant 2021 : Oui	Plus d'un poste d'aiguillage tenu par le gestionnaire d'infrastructure ou son exploitant	3		
niv tra	PN Passages à liveau ou raversées outières	Nombre de PN à signalisation automatique lumineuse et sonore SAL (non franchissement	Les catégories de passages à niveau sont celles prévues par l'arrêté du 18 mars 1991 (*) Les routes à	de passages à niveau sont celles prévues par l'arrêté du 18 mars 1991	de passages à niveau sont celles prévues par l'arrêté du 18 mars 1991	Absence de PN	Présence de 1 ou 2 PN toutes catégories (sauf SAL non FC)	Entre 3 et 10 PN toutes catégories (sauf SAL non FC)	Plus de 10 PN de toutes catégories (sauf SAL non FC) 2021 : Oui		3
	ouvertes au public) rranchissement (*) Le condfitionnel- granchis gra	(*) Les routes a le grande circulation sont listées dans		Présence d'un PN à SAL non	Plus d'un PN à SAL		Présence de plusieurs PN à	4			



	trafic routier aux PN	le <u>décret n°</u> 2009-615 du 3 juin 2009.		FC	non FC		SAL (non FC) sur voirie à grande circulation routière (*) 2021 : Oui	
Ouvrages d'art et ouvrages en terre	Nombre d'ouvrages d'art (OA). Nature des OA. Etat des OA et des ouvrages en terre (OT)	Les ouvrages d'art visés sont les ouvrages de franchissements destinés à la circulation ferroviaire, d'ouverture supérieure ou égale à deux mètres ; (1)	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 2021 : oui	Présence d'au moins un pontrail à tablier métallique à plusieurs travées, et/ou d'au moins un OT sensible et de un ou plusieurs tunnels de moins de 100m	Présence d'au moins un pont- rail à tablier métallique à plusieurs travées, et/ou de plusieurs OT sensible et/ou d'un tunnel de plus de 100m	2
Total Infras	Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.							
Total Infrastru	Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection. 2021 : oui						23	

⁽¹⁾ Ouvrage d'art : Les ouvrages d'art visés 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.

Règlement de Sécurité de l'Exploitation – Port de Strasbourg



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

		Facteurs de risques	Niveau de risques					
Domain	es		0	1	2	3	4	Σ
MARCHANDISES DANGEREUSES et ENVIRONNEMENT	Marchandises Dangereuses (MD)	Importance du trafic MD Nature des MD	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		3
	Environnement	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.	Absence de particularité environnementale et pas de traversée de zone urbanisée	Traversée de zone urbanisée	Site particulier à proximité et pouvant être impacté par un événement ferroviaire	Installations classées définies aux articles <u>L. 515-32</u> et <u>L. 515-36</u> du code de l'environnement surplombées par les infrastructures et pouvant être impactées par un événement ferroviaire.		3
Total MD et ENVIRONNEMENT de 0 à 2 :			Facteurs de risques ne nécessitant pas un audit externe réalisé par un organisme d'inspection.					
	Total MD et	ENVIRONNEMENT de 3 à 6 :	Facteurs de risques nécessitant un audit externe réalisé par un organisme d'inspection. 2021 : Oui					6



Synthèse de l'évaluation des risques :

	Domaines	Niveau de risques estimé	Commentaires
	Concomitance d'activités	4	
EXPLOITATION	Engagement des trains	3	
	Vitesse	1	
Cumul Exploitation		8	
	Voie et appareils	7	
INFRASTRUCTURES	Signalisation (hors PN)	9	
IN RASTROCTORES	Passages à niveau	7	
	Ouvrages d'art/ouvrages en terre	2	
Cumul Infrastructur	res	25	
MARCHANDISES	MD	3	
DANGEREUSES ET ENVIRONNEMENT	Environnement particulier	3	
Cumul Marchandise	es Dangereuses	6	



ANNEXE 11. LA POLITIQUE DE SANTE, ET DE SECURITE AU TRAVAIL

Direction Générale

Strasbourg, le 1er Juin 2022

Politique de santé, et de sécurité au travail

Le port de Strasbourg considère ses ressources humaines comme sa principale richesse. Ainsi, est-il conscient que la santé, et la sécurité au travail, de tout son personnel est une priorité pour le bon fonctionnement de son organisation.

Notre objectif est l'instauration d'une culture durable de prévention en santé-sécurité au travail afin de prévenir les lésions professionnelles, et de maintenir une bonne qualité de vie au travail.

Pour atteindre cet objectif, le Port de Strasbourg s'engage à concilier l'organisation du travail, l'aménagement des lieux, les moyens en équipement, en matériel et en formation, avec la préservation de l'intégrité de tous ses employés.

Cet objectif se traduit par les engagements suivants, pour les dirigeants, et pour l'ensemble de la chaîne des acteurs du Port de Strasbourg :

- ✓ Se conformer aux dispositions prévues par les lois et règlements en matière de santé et de sécurité.
- ✓ Élaborer et mettre en application une organisation, un plan d'action, et des outils de pilotage en santé et sécurité
- ✓ Faire adhérer et contribuer l'ensemble des agents, et le CHSCT, à la démarche d'élaboration et à la mise en œuvre des actions de prévention des accidents, et des maladies professionnelles
- ✓ Supporter tous les travailleurs dans la prise en charge de leur santé et de leur sécurité
- ✓ Mettre en place des actions d'identification et de contrôle contribuant à l'évaluation des risques professionnels et à leur maîtrise
- ✓ Développer les aptitudes et compétences des employés, afin qu'ils puissent effectuer leur travail en toute sécurité

La performance et l'efficacité d'une culture durable de prévention en santé et sécurité au travail n'est possible que par la participation et l'action de tous, individuellement et collectivement. Il est essentiel que tous les agents du Port de Strasbourg assument, chacun à leur niveau, leur pleine et entière responsabilité en matière de prévention des lésions professionnelles.

Claire Merlin

Directrice Générale



ANNEXE 12. LA POLITIQUE DE SECURITE FERROVIAIRE

PORTS DE STRASBOURG, le 1er juin 2022

L'Établissement Public assure l'entretien, et l'exploitation du Port rhénan de Strasbourg, ainsi que de ses dépendances.

Il exécute les travaux d'extension, et d'amélioration de ces équipements nécessaires aux besoins du commerce, et de l'industrie.

Dans ce contexte, le Port recherche des moyens propres à développer sa prospérité, notamment par la mise en valeur des 110 Km de voies ferrées locales directement connectés au Système Ferroviaire *national*.

La volonté affirmée du Port de Strasbourg est d'accompagner, notamment par le pilotage des processus, l'exploitation et la maintenance de son réseau ferré.

La responsabilité du Port dans ce domaine se traduit par l'engagement fort vis-à-vis des exigences suivantes :

- Développer une politique de sécurité ferroviaire, santé, qualité et environnement s'inscrivant dans une démarche globale d'amélioration continue, et de maîtrise des risques.
- Diffuser cette politique de sécurité à l'ensemble de son personnel, et de ses sous-traitants directs, ou indirects.
- Élaborer des processus simples et efficaces. Veiller à leur mise en œuvre opérationnelle, leur vérification et leur adaptation.
- Accorder les moyens humains, matériels et financiers nécessaires à l'atteinte des objectifs de sécurité définis.
- Intégrer l'évolution du cadre légal et juridique aux exigences de sécurité ferroviaire, notamment par la veille règlementaire et juridique.
- Faire vivre le système de gestion de la sécurité, notamment par l'implication active des opérateurs, dans l'animation de la politique REX.
- Évaluer le risque, en amont de tout changement organisationnel ou opérationnel, en ayant recours, le cas échéant, à l'analyse des risques induits.
- S'assurer par les contrôles ponctuels, et l'audit des processus, du respect par les personnels de l'ensemble des règles de sécurité ferroviaire définies.
- Accorder une place majeure dans l'étude des facteurs humains, et organisationnels (FOH), en amont de l'incident, et dans l'analyse post accident. Intégrer les bonnes pratiques de la « Culture juste », sans accabler, mais en maintenant un climat apaisé, propice à la transparence, à la communication, et à la remontée des incidents précurseurs.



- Mettre à disposition des utilisateurs du RFP un outil de logistique ferroviaire (infrastructure + informations-communication), à la fois sûr et performant, optimisé, et respectueux de l'environnement.
- Fixer annuellement à l'OPE et OPM des objectifs de sécurité réalistes et efficaces, compris de tous ; objectifs dont les indicateurs sont présentés trimestriellement.

L'organisation, les processus, et la documentation structurent la politique de sécurité ferroviaire du Port de Strasbourg, en tant que GI, en permettant à tout personnel d'évoluer dans un milieu sain, à risque maîtrisé.

La présente politique de sécurité ferroviaire est affichée dans tous les locaux dédiés.

Elle s'applique sans réserve, à tout personnel du Port, et ses sous-traitants, impactés par l'activité ferroviaire au sens large.

Claire Merlin

Directrice Générale



ANNEXE 13. PLAN D'INTERVENTION SECURITE - PIS

Conformément à l'Article 24 du Décret 2017-439, Ports de Strasbourg gère les situations d'urgence en liaison avec le Préfet.

A cet effet, un Plan d'intervention Sécurité - PIS - a été rédigé. Le document est disponible pour les services de secours auprès de Ports de Strasbourg.

