

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION



10/07/2017

Réseau Ferré Portuaire – Port de Strasbourg

0	16/06/2017	-- Création --	Fabrice CARENOU	Marc WARIN	Jean-Louis JEROME
Ind.	Date	Nature des modifications	Réalisé	Vérifié	Approuvé

Sommaire

PREAMBULE	5
Titre 1. PILOTAGE DE LA SECURITE	9
CHAPITRE 1.1 Politique, Objectifs, Animation de la sécurité	9
1.1.1 Politique Sécurité	10
1.1.2 Les objectifs de sécurité	14
1.1.3 L'animation de la sécurité	15
1.1.4 Le comité de pilotage	16
CHAPITRE 1.2 ORGANISATION SECURITE	17
1.2.1 Principes d'organisation et de responsabilité	17
1.2.2 Missions directement prises en charge par le PAS	18
1.2.3 Intégration de la Politique de Santé et de Sécurité au travail	19
1.2.4 Missions confiées aux Opérateurs portuaires	26
CHAPITRE 1.3 Participation du personnel	27
CHAPITRE 1.4 Elaboration des fiches de poste	27
Titre 2. GESTION DES RISQUES et du changement	28
CHAPITRE 2.1 Gestion des risques liés à l'activité ferroviaire	29
2.1.1 Les risques liés à l'activité	29
2.1.2 Les risques liés à l'activité ferroviaire sur un port	30
2.1.3 Le Registre des dangers	34
CHAPITRE 2.2 Gestion des risques aux interfaces des activités avec des tiers ou d'autres parties extérieures au système ferroviaire	36
CHAPITRE 2.3 Gestion des risques en cas de changement	38
TITRE 3. SURVEILLANCE DES ACTIVITES	40
CHAPITRE 3.1 Les Indicateurs et le suivi	41
CHAPITRE 3.2 Les contrôles, audits & inspections	42
CHAPITRE 3.3 Traitement des non-conformités	43
CHAPITRE 3.4 Le Plan d'Action	43
CHAPITRE 3.5 Le Retour d'Expérience Sécurité	44
TITRE 4. GESTION DE L'INFORMATION	47
CHAPITRE 4.1 Information Sécurité	47
4.1.1 Les informations permanentes	47
4.1.2 Les Instructions Locales Exploitation	48
4.1.3 Informations pré-opérationnelles – Informations des EF concernant le RFP	48
4.1.4 Informations opérationnelles	49
4.1.5 Communications de sécurité ferroviaire	49
CHAPITRE 4.2 Informations et Indicateurs de sécurité	50
TITRE 5. GESTION DES COMPETENCES	51
CHAPITRE 5.1 Les tâches de sécurité autres qu'essentielles	53
CHAPITRE 5.2 Les tâches essentielles pour la sécurité	54
TITRE 6. GESTION DOCUMENTAIRE	62
CHAPITRE 6.1 Diffusion de la documentation aux Opérateurs Portuaires	63
CHAPITRE 6.2 rapport annuel de sécurité	63
TITRE 7. GESTION DES PRESTATAIRES	65
CHAPITRE 7.1 Choix du prestataire	65

CHAPITRE 7.2	Exigences du contrat _____	65
CHAPITRE 7.3	La gestion de la sécurité _____	66
CHAPITRE 7.4	Description des Modalités de Surveillance des Prestataires _____	666
7.4.1	Activités contractualisées _____	66
7.4.2	Audits et contrôles des prestations fournies _____	66
TITRE 8. GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE _____		67
CHAPITRE 8.1	Situations d'urgence _____	68
8.1.1	Définitions _____	68
8.1.2	Catégories d'évènements _____	69
8.1.3	Principes _____	69
CHAPITRE 8.2	Enquête _____	69
CHAPITRE 8.3	Notification et conservation des événements de sécurité ferroviaire _____	70
TITRE 9. MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE _____		72
CHAPITRE 9.1	Principes de la maintenance _____	73
CHAPITRE 9.2	Politique de maintenance _____	73
TITRE 10. GESTION DES CIRCULATIONS _____		77
CHAPITRE 10.1	Gestion de la concomitance d'activité entre les opérateurs ferroviaires _____	78
CHAPITRE 10.2	Principes et règles de circulation des trains et des évolutions _____	79
ANNEXE 1. FICHES DE POSTE _____		81
ANNEXE 2. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DE REFERENCE _____		84
ANNEXE 3. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DU PAS _____		91
ANNEXE 4. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DE L'OPE _____		94
ANNEXE 5. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DES OPM _____		96
ANNEXE 6. GLOSSAIRE _____		98
ANNEXE 7. PLANS DU RFP _____		109
ANNEXE 8. COMPETENCES DU CHSCT _____		110
ANNEXE 9. LISTE DES FORMATEURS & EVALUATEURS INTERNES OPE - OPM _____		112
ANNEXE 10. LISTE DES TSAE IDENTIFIEES PAR LE PAS _____		113

PREAMBULE

Contexte de l'activité ferroviaire du PAS

Le besoin de développement des ports français a conduit le législateur à conférer aux ports autonomes la maîtrise de l'ensemble des dispositifs logistiques, y compris dans le domaine ferroviaire. 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 et par le décret 2007-1867 du 26 décembre 2007 attribuant de nouvelles responsabilités de gestionnaire d'infrastructure ferroviaire aux autorités portuaires.

Depuis 2010 et la loi 2010-788 dite loi Grenelle 2 qui a modifié l'ordonnance 2005-898 afin de clarifier le régime juridique des Voies Ferrées Portuaires de l'ensemble des ports maritimes français, le Port Autonome de Strasbourg, s'est vu transférer la propriété et la gestion des voies ferrées de l'ensemble de sa circonscription portuaire, initialement partagée avec SNCF Réseau (ex-RFF) pour les voies d'intérêt général et avec la SNCF pour les voies de quai.

Plus récemment, le décret 2015-84 du 28 janvier 2015 a fixé la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national (RFN). Le Port autonome de Strasbourg (PAS) en fait partie.

Enfin, l'arrêté du 13 avril 2015 a fixé les modalités particulières d'application aux réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du RFN et prévoit notamment que l'approbation du Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) vaut délivrance de l'agrément de sécurité.

Le PAS a donc récupéré en propriété et de façon exclusive une centaine de Kilomètres de voies ferrées (dont environ 250 appareils de voie et 50 passages à niveau) situés sur sa circonscription dont les limites d'emprise sont décrites à l'article 2 du décret du 27 septembre 1925 relatif à la constitution du PAS (modifié par le décret 2007-38 du 9 janvier 2007). Ces voies sont réparties entre les sites portuaires de Strasbourg, de Lauterbourg et de Marckolsheim.

Les Opérateurs portuaires

Dans un souci permanent d'optimisation de l'exploitation, tout en maintenant des conditions de circulation sécuritaires sur le réseau, le PAS confie à un ou plusieurs prestataires, les Opérateurs Portuaires, dans le cadre des procédures conformes au code des marchés publics, ses missions de mainteneur (autre que celles qu'il effectuerait en propre) et d'exploitant.

La maintenance peut être réalisée à la fois en régie par le personnel du PAS et par des prestataires extérieurs tous deux désignés par le terme « Opérateurs Portuaires Maintenance » (OPM) dans le présent document. L'exploitation est confiée à un prestataire extérieur désigné par le terme « Opérateur Portuaire Exploitation » (OPE) dans le présent document.

Les travaux neufs ou de renouvellement sont confiés à des Entreprises extérieures sous la forme des marchés.

Toutefois, dans le cadre de Délégation de Service Public (DSP) ou d'appel d'offre, le PAS conserve la possibilité de déléguer d'autres missions au gré de l'évolution de ses besoins.

La sécurité

Le PAS est responsable de la sécurité des Voies Ferrées Portuaires (VFP) au niveau de la conception, de la construction, de la maintenance et de l'exploitation.

Dans le cadre du transfert des responsabilités de maintenance et d'exploitation de ces voies, de la SNCF à l'Autorité portuaire, le PAS a établi le présent Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE).

Le RSE comprend, en partie A, un manuel du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) défini au deuxième alinéa de l'article 18 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006. La partie B intitulée « Exigences & Prescriptions techniques » fixe :

- 1° Les exigences relatives à l'organisation et au suivi de l'exploitation ;
- 2° Les prescriptions techniques relatives à la circulation des trains ;
- 3° Les exigences de sécurité applicables à la conception, la réalisation, la mise en exploitation et à la maintenance des infrastructures et des installations techniques et de sécurité ainsi que celles applicables aux matériels roulants, permettant l'obtention et le maintien du niveau de sécurité requis pendant toute la durée de l'exploitation de ces infrastructures, installations et matériels.

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Conformément à l'article 9 de la directive 2004/49/CE modifiée concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, les gestionnaires d'infrastructure (GI) et les entreprises ferroviaires (EF) doivent établir un SGS. Il doit contenir les informations qui figurent à l'annexe III de la directive 2004/49/CE modifiée.

La transposition en droit français de ce texte par le décret n°2006-1279 modifié stipule que chaque gestionnaire de l'infrastructure (GI), entreprise ferroviaire (EF) et réseaux comparables (RC) élaborent leur SGS. Le PAS fait partie des réseaux comparables.

Selon ce même décret à l'article 18, le SGS explicite les règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité mentionnés à l'article 2 de ce décret. Il comporte un processus permettant de tirer profit de l'expérience acquise.

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 PAS, ainsi que de la façon de travailler du personnel du PAS et des Opérateurs portuaires.

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

Documentation liée à l'activité ferroviaire du PAS

Pour ce qui concerne l'activité ferroviaire assurée sur le port de Strasbourg et en remplacement du Dispositif de Pilotage de la Sécurité de l'Exploitation (DPSE) et du Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) du réseau ferroviaire portuaire du PAS, le corpus documentaire est composé de :

- En partie A, le SGS. Ce document est 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 partie B : les Exigences et prescriptions techniques ;
- De façon autonome : un Manuel Qualité ;

CHAPITRE 0.1 DOCUMENTS ABROGES

- Dispositif de Pilotage de la Sécurité de l'Exploitation (DPSE) ;
- Règlement de Sécurité de l'Exploitation (RSE) du réseau ferroviaire portuaire du PAS.

CHAPITRE 0.2 DOMAINE D'APPLICATION

Le présent document s'applique au Réseau Ferré Portuaire (RFP) du Port Autonome de Strasbourg (PAS) tel que défini dans le Document de Référence du Réseau (DRR).

**PARTIE A :
SYSTÈME DE GESTION DE LA
SÉCURITÉ**

TITRE 1. PILOTAGE DE LA SECURITE

La présente partie a pour objet de décrire les processus suivants :

- ✓ La politique de sécurité ;
- ✓ 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 chapitre a pour objet de décrire les processus ou outils suivants :

- La politique 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 PAS et les Opérateurs

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ propose et actualise régulièrement la Politique Sécurité et fixe les Objectifs associés ▪ définit le dispositif d'animation de la sécurité mis en place par le PAS ▪ préside et anime le comité de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ traduisent la Politique et les Objectifs du PAS en actions dans un Plan d'Actions Sécurité ▪ définissent et présentent leur propre dispositif d'animation

Pour la définition de la Politique Sécurité et les Objectifs associés tels que mise à sa charge, 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 de l'animation de la Sécurité ;
- Qui la (ou les) met en œuvre ;

- Quelles sont les modalités de réalisation et le contrôle de la mise en œuvre.

1.1.1 Politique Sécurité

La Politique Sécurité exprime et reflète l'engagement du PAS et sa vision stratégique en matière de sécurité ferroviaire dans toutes les composantes : la sécurité ferroviaire, la sécurité du personnel, la sécurité de l'environnement et la gestion de la sécurité.

Elle comprend, entre autres, une déclaration d'intention qui présente les principes et les valeurs fondamentales sur lesquelles se base le fonctionnement en sécurité du PAS.

Elle présente, par ailleurs, les objectifs en matière de sécurité et de sa gestion pour la période de la validité du document de politique.

Finalités de la politique sécurité

La politique de sécurité a pour objectif de présenter les volontés et l'implication du PAS 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 aussi un élément de stabilité et d'ancrage face aux changements qui marquent la vie d'un port.

La politique de sécurité du PAS permet, au travers notamment de la maîtrise de la sécurité et de sa gestion ainsi que de la qualité de la production et du service, d'assurer :

- ✓ à ses clients, aux EF et à la collectivité, le service sûr attendu,
- ✓ à son personnel et à ses Opérateurs, la sécurité dans les interventions.

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 système de gestion de la sécurité (SGS) complet, cohérent et adapté régulièrement,
- d'une volonté de progrès permanent.

Cette politique s'appuie notamment sur le **Plan d'Action Sécurité du PAS**.

Ce Plan d'action reprend les objectifs déclinés en action, le pilote de l'action, les délais de bouclage et le moyen de contrôle de son efficacité.

Direction Générale

Strasbourg, le 07 Mars 2017

Politique de santé et de sécurité au travail

Le port autonome de Strasbourg considère ses ressources humaines comme sa principale richesse. Ainsi, est-il conscient que la santé et la sécurité du 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 du travail afin de prévenir les lésions professionnelles et de maintenir une bonne qualité de vie au travail,

Pour atteindre cet objectif, le port autonome 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 autonome 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 du 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 autonome de Strasbourg assument, chacun à leur niveau, leur pleine et entière responsabilité en matière de prévention des lésions professionnelles.

Le Directeur Général
Jean-Louis Jérôme

Éléments d'évolution

L'évolution de la politique de sécurité tient compte de :

- l'évolution des marchés, des installations en cours et à venir,
- la stratégie du port,
- les changements de réglementation (directive, décret...) et autres exigences (normes...),
- les résultats sécurité obtenus grâce au dispositif d'amélioration continue...
- les contraintes de production et des moyens mis en œuvre,
- les attentes, contraintes et contributions des Opérateurs.

La politique de sécurité est passée en revue périodiquement et au moins une fois par an.

Modalités de diffusion

Le Responsable Réseau Ferré Portuaire pilote la diffusion de l'information présentant les éléments de la politique de sécurité du PAS à travers les différents documents à sa disposition :

- ✓ Une note actualisée lors des COPIL annuels, présentant la politique de sécurité du PAS. Cette note est signée par le Directeur de la Valorisation du Domaine;
- ✓ Les documents composant le SGS, les objectifs annuels, le plan d'actions sécurité...

Engagement de la Direction Générale du PAS, en matière de sécurité ferroviaire,

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Le PAS assure l'entretien, et l'exploitation du port rhénan de Strasbourg, et 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 PAS recherche des moyens propres à développer sa prospérité, notamment par la mise en valeur de son réseau ferré comparable.

La volonté affirmée du PAS est d'accompagner, à tous les niveaux, notamment par le pilotage des processus, l'exploitation et la maintenance du RFP, par une culture permanente de sécurité ferroviaire.

La responsabilité du PAS 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.
- Elaborer 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 réglementaire 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. Par extension, adapter sans délai la politique de sécurité ferroviaire en tenant compte des évolutions constatées (surveillance des activités), ou raisonnablement prévisibles.
- Evaluer le risque, en amont de tout changement organisationnel ou opérationnel, en ayant recours de façon systématique aux « Mesures de Sécurité Communes » (MSC – 402 / 2013).
- 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 croissante dans l'étude des facteurs humains, et organisationnels, en amont de l'incident, et dans l'analyse post accident. Intégrer les bonnes pratiques de la « Culture juste », sans accabler un personnel fautif, 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 PAS, 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 PAS, et de ses sous-traitants, impacté par l'activité ferroviaire au sens large.

Le Directeur Général
Jean-Louis Jérôme

1.1.2 Les objectifs de sécurité

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

Les objectifs de sécurité doivent être crédibles et réalisables et être fixés aux différents niveaux de l'organisation.

Objectifs permanents du PAS

Le PAS se doit d'assurer ses missions de Gestionnaire de l'Infrastructure Portuaire (GIP) conformément aux règles de sécurité et aux souhaits des clients et des Opérateurs, avec pour finalités, dans chaque domaine :

- zéro accident ou incident d'exploitation, pas de dégradation des marchandises transportées, ni du matériel, ni des installations,
- zéro accident du travail et zéro atteinte aux personnes,
- zéro atteinte à l'environnement.

Détermination des objectifs

Les objectifs de sécurité et de sa gestion doivent contribuer à maintenir et/ou améliorer le niveau de sécurité. Ils accompagnent la diffusion de la politique sécurité

La détermination des objectifs de sécurité tient compte notamment :

- des objectifs fixés par l'Etat, par l'EPSF,
- des recommandations du BEA-TT, suite à enquêtes,
- de la Politique Sécurité,
- des résultats sécurité obtenus selon les différents indicateurs Sécurité, les résultats du REX Sécurité...
- des contraintes de gestion de l'infrastructure portuaire,

- des attentes des Personnels, notamment ceux des Opérateurs,
- des attentes des EF pour le trafic existant ou prévisible,
- des changements dans les règles (directive, décret...) et autres exigences (normes...),
- ...

Les objectifs de sécurité sont revus périodiquement et au moins une fois par an.

Ils sont présentés dans la note de politique et décliné dans le Plan d'action sécurité. Ils sont commentés par les représentants du PAS lors des réunions Sécurité notamment avec les Opérateurs.

Déclinaison des objectifs de sécurité par les Opérateurs exploitation et maintenance

L'OPE et les OPM déclinent les objectifs de sécurité fixés par le PAS au travers d'un Plan d'actions et rendent compte trimestriellement de l'avancement des actions au PAS par le biais des indicateurs.

1.1.3 L'animation de la sécurité

L'animation de la sécurité a pour finalités de diffuser la politique et les objectifs de sécurité puis de tenir informé et de sensibiliser à la sécurité et à sa gestion les Opérateurs.

Afin d'assurer l'animation de la sécurité, le PAS a mis en place un dispositif d'animation de la sécurité constitué:

- du comité de pilotage annuel, ce COPIL annuel pouvant être intégré à l'ordre du jour du dernier COPIL trimestriel de l'année
- les COPIL trimestriels animées par le Responsable Réseau Ferré Portuaire (RFP). Y sont abordés systématiquement les aspects suivants :
 - traitement des observations et approbation du compte rendu de la réunion précédente,
 - rapport d'activité de l'OPE et des OPM reprenant la revue des opérations des OPE et OPM
 - identification des difficultés rencontrées et actions à entreprendre,
 - planification des activités de l'OPE et de l'OPM,
 - revue de sécurité ferroviaire dont accidentologie,
 - revue de la gestion de la sécurité : audits & contrôles, Plan d'Actions Sécurité, REX...
- des séminaires organisés selon les constats ou événements impliquant la sécurité et sa gestion lorsque l'actualité le demande,
- des informations diffusées par le PAS selon les modalités adaptées, La présence régulière de l'encadrement auprès des Opérateurs de sécurité constitue un élément fort de l'animation de la sécurité.

1.1.4 Le comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé par le Directeur de la Valorisation du Domaine du PAS, qui en assure la présidence, et est constitué du Responsable RFP, de cadres dirigeants de l'OPE et des OPM. Le Président du Comité de Pilotage invite les cadres du PAS qu'il juge nécessaire. En outre, il peut, en cours d'année, à la vue des différents rapports d'activité du site (rapport annuel sécurité, audits, contrôles...):

- définir des actions d'amélioration notamment à travers le Plan d'Actions Sécurité,
- demander, valider des évolutions d'organisation,
- commanditer des audits sécurité et des inspections,
- commanditer des audits qualité, des audits et contrôles sous-traitance,
- fixer des objectifs de qualité de la production,
- ...

CHAPITRE 1.2 ORGANISATION SECURITE

L'organisation combine et associe les moyens (humains, techniques, financiers) les plus adaptés en vue de réaliser une mission et ses finalités.

L'organisation sécurité doit permettre le respect des règles et procédures de sécurité et de sa gestion lors de la mise en œuvre des missions du PAS et des Opérateurs.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ définit les principes d'organisation ▪ affecte les moyens financiers destinés à l'exploitation, à la maintenance et à la sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ présentent sa propre organisation illustrée par un organigramme ▪ présentent la répartition des missions et les délégations et établit les fiches de poste correspondantes ▪ répartissent les moyens humains et techniques destinés à l'exploitation, à la maintenance et à la sécurité

Pour l'organisation de la sécurité telle que mise à sa charge, l'Opérateur doit décrire dans une procédure :

- Qui, dans son organisation, est responsable de la mission : élaboration, approbation et diffusion de l'organisation ;
- Quelles sont les modalités et le contrôle.

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 par le PAS à l'OPE et aux OPM, respecte notamment les principes suivants :

- Définir une ligne hiérarchique avec identification claire des différents niveaux, et notamment la direction, l'encadrement opérationnel et l'exécution opérationnelle ;
- Définir les experts venant en appui à la ligne hiérarchique ;
- Présenter la ligne hiérarchique et les experts et appuis sous forme d'organigramme ;

La responsabilité est l'obligation de répondre de certains de ses actes. La responsabilité désigne également la capacité ou le pouvoir de prendre soi-même des décisions.

De manière générale, les responsabilités de sécurité des différents niveaux sont (ou peuvent être) exercées à travers des délégations, depuis l'échelon hiérarchique le plus élevé. 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 déléguée.

Dans ses missions pour le PAS, 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 éventuelles sous forme de fiche de poste ;
- Définir les principes et modalités de répartitions des ressources affectés à l'exploitation, à la maintenance et à la sécurité ;
- Identifier les Personnels chargés des relations en interface avec les autres acteurs (SNCF Réseau, OPF, PAS...).

1.2.2 Missions directement prises en charge par le PAS

La Direction de la Valorisation du Domaine (DVD) du PAS représentée par l'Unité RFP a le rôle de maîtrise d'ouvrage ferroviaire en qualité de « donneur d'ordre » en matière de définition des besoins ferroviaires. Elle est sollicitée pour avis et orientations sur les différents projets de développements ou d'aménagements que comprend le mode ferroviaire. Elle élabore les dossiers sécurité préalables à la mise en exploitation commerciale d'un système ou sous-système nouveau ou substantiellement modifié assujettie à l'obtention d'une autorisation portant sur la sécurité délivrée par l'EPSF.

Lorsque la situation le nécessite, notamment lors d'évènements demandant des décisions organisationnelles ou lorsque l'évènement fait état de victimes, d'incendie ou de présence de Marchandises Dangereuses (MD), le PAS applique les dispositions du chapitre relatif aux situations d'urgence.

Ayant en charge la gestion des voies ferrées, l'Unité RFP gère les relations avec le Ministère, l'EPSF, les OPF, les ITE, la convention de raccordement avec SNCF Réseau, ainsi que les marchés passés avec l'OPE et les OPM.

Elle a un rôle central sur les questions d'ordre général et opérationnel des voies ferrées (rédaction du DRR, gestion et mise en œuvre du SGS (contrôles, audits, conception et suivi des indicateurs, expertise, REX...), veille technique et juridique, arbitre en cas de conflit d'intérêt...).

L'Unité RFP du PAS a en charge la Maîtrise 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 PAS via l'unité RFP assure la coordination des OPM si nécessaire.

1.2.3 Intégration de la Politique de Santé et Sécurité au travail au sein du P.A.S.

Sous la forme d'un document formalisé émanant de la DRO (Référence du document DRO / ACP FIPS 004), la Direction Générale de l'établissement développe les axes forts de son engagement affirmé en terme de prévention des lésions professionnelles.

Ainsi, le pilotage de la politique de Santé et Sécurité intègre-t-il, notamment, le rôle central du CHSCT et de l'assistant conseiller prévention sécurité, rattaché à la DRO.

En annexe 8 de la partie A du présent document, l'extrait de l'article 2, de l'annexe 3 au statut du personnel du PAS, présente les compétences du CHSCT.

1. PREAMBULE - CONTEXTE

Le Port Autonome de Strasbourg a pour mission d'assurer l'entretien, l'exploitation et le développement du Port de Strasbourg et de ses dépendances.

A ce titre, le P.A.S. pilote l'ensemble des processus visant à assurer la sécurité des personnes et des biens, tout en limitant les impacts sur l'environnement, et en se conformant au cadre légal et réglementaire, l'objectif étant de prendre toutes les mesures nécessaires pour offrir à ses agents des conditions permettant une exécution sécuritaire du travail et un environnement de travail sain.

La présente note a pour objet de présenter la politique de santé et sécurité au travail adoptée au sein du port autonome de Strasbourg, laquelle est fondée sur l'engagement d'une prise en compte de la sécurité indissociable de nos prestations, et qui nécessite que tous les paliers hiérarchiques, incluant les agents, prennent en charge leurs responsabilités et collaborent à la mise en place d'une démarche structurée ayant pour but d'améliorer la santé et sécurité du travail et l'atteinte de différents objectifs.

2. OBJECTIFS

Avec l'adoption de sa politique de sécurité, le PAS définit le besoin stratégique de concilier l'organisation du travail, l'aménagement des lieux, les moyens en équipement, matériel et formation, avec la préservation de l'intégrité de ses agents.

Ce besoin et cet engagement se traduisent par les objectifs suivants :

- ✓ Intégrer la santé et la sécurité dans les divers processus de gestion de l'organisation et comme composante pleine et entière aux métiers du PAS
- ✓ Faire participer tous les paliers hiérarchiques et préciser leurs rôles et responsabilités.
- ✓ Veiller à respecter les lois et règlements en vigueur
- ✓ S'assurer que les lieux et les établissements du port autonome de Strasbourg soient sécuritaires.
- ✓ Développer une culture de prévention au sein de l'établissement.

3. RESPONSABILITE DE TOUS LES NIVEAUX HIERARCHIQUES FACE A LA SANTE ET LA SECURITE

Les rôles et responsabilités ont été arrêtés dans un document de cadrage, validé en 2011, et rappelés dans leurs grandes lignes ci-dessous :

Responsabilités de la direction générale :

- Etablir la politique hygiène –sécurité – prévention de l'établissement
- Informer solennellement l'ensemble des salariés de ses orientations en matière de prévention et de sécurité dans l'établissement.
- Répartir de manière claire et précise les rôles et responsabilités de chacun dans ce domaine
- Définir la manière dont elle entend que la sécurité soit intégrée dans tous les domaines **d'activités**
- Organiser la sécurité sur les plans techniques, humains et des méthodes de travail
- Fournir les moyens nécessaires à l'exercice par l'encadrement de ses missions et de ses responsabilités
- Faire de la sécurité une obligation de résultat au même titre que la production ou la qualité
- Faire **contrôler l'efficacité des mesures** adoptées par des visites et des audits
- Veiller au respect des règles édictées par le Code du travail et celles prises en interne pour son application, en faisant usage, le cas échéant des sanctions prévues au règlement intérieur
- **Engager les budgets permettant de mettre en œuvre un programme** de suppression progressive des risques en fonction de leur importance et de leur occurrence

Responsabilités des directeurs :

- **Informé l'ensemble des personnels de la direction des orientations en matière de** prévention et de sécurité dans l'établissement – porter la politique hygiène –sécurité – prévention du PAS dans sa direction
- **S'assurer** de la bonne compréhension des rôles et responsabilités de chacun des personnels dans le domaine de la sécurité-prévention
- **Organiser l'intégration de la sécurité et la prévention** au cœur des activités de la direction
- Organiser la sécurité sur les plans techniques, humains et des méthodes de travail au sein de sa direction – délégation explicite de la DG aux directeurs concernant l'organisation de la circulation de l'information, son traitement dans le cadre des procédures établies, et le suivi des actions à donner au sein de sa direction
- **S'assurer de l'affectation des moyens raisonnablement nécessaires** à l'exercice par l'encadrement de ses missions et de ses responsabilités
- **Faire contrôler l'efficacité des mesures adoptées** par des visites et des audits - délégation explicite de la DG aux directeurs pour organiser un contrôle interne adéquat et proposer l'affectation de moyens spécifiques
- Veiller au respect des règles édictées par le Code du travail et celles retenues en interne pour son application - délégation explicite de la DG aux directeurs concernant la veille et la proposition de sanctions prévues au RI.
- Faire de la sécurité une obligation de résultat au même titre que la production ou la qualité - délégation explicite de la DG aux directeurs

- Engager les budgets permettant de mettre en œuvre un programme de suppression progressive des risques en fonction de leur importance et de leur occurrence - délégation explicite aux directeurs, notamment pour proposer l'affectation de moyens spécifiques

Responsabilité des Ressources Humaines :

- Assurer la traçabilité des expositions des agents
- Suivre les formations HSE
- **Diffuser l'information**
- Assurer le suivi médical des agents
- Suivre les accidents du travail
- Piloter le CHS (CT)

Responsabilités des managers

- assurer par tous moyens appropriés la sécurité opérationnelle des agents qu'ils encadrent et de l'activité dans sa globalité, en particulier en appliquant ou faisant appliquer la réglementation d'hygiène et de sécurité et les recommandations en la matière
- **être l'acteur pro-actif de l'amélioration continue de la prévention** des accidents du travail au regard du personnel situé sous son autorité, en impliquant les agents concernant la circulation de l'information et dans le processus de décision des actions.
- assurer la sécurité opérationnelle au quotidien en mettant en œuvre les principes d'organisation et les consignes, mais aussi en étant réactifs pour traiter les situations à risques
- alimenter et participer à la **démarche d'amélioration continue**

Responsabilités de l'assistant / conseiller prévention

- coordonner les actions curatives et préventives liées à la Sécurité
- assure la communication Sécurité
- respecte les budgets mis en œuvre pour la sécurité prévention
- une personne ressource privilégiée dans **le cadre de l'animation et de l'activité du réseau** sécurité-prévention de l'établissement (GPS), et donc indirectement pour l'ensemble de l'encadrement
- **personne ressource pour l'encadrement**
- rassemble, analyse, suit et met à disposition l'ensemble des informations et de la documentation en matière de sécurité et prévention
- **assiste et conseille la direction de l'établissement** concernant la politique générale en matière de sécurité, et **met en œuvre les actions de prévention générales** concernant l'établissement ou ses employés

Responsabilités des agents

- Connaître et promouvoir la Politique de santé et sécurité au travail.
- Respecter strictement les instructions
- Éviter, en fonction de sa formation et selon ses possibilités, tout acte ou omission au travail susceptible de - porter atteinte à (...) la sécurité de son entourage (Article L4122-1CT)
- Signaler immédiatement à l'encadrement toute situation dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent
- Participer, chaque fois que possible, à l'évaluation des risques de son poste de travail

4. PILOTAGE ET SUIVI

L'ensemble de ce dispositif est piloté et suivi grâce aux ressources/dispositifs suivants :

Le CHSCT :

Régi par des règles propres au Port, similaires à celles des CHSCT de la fonction publique d'Etat et formalisées dans une annexe spécifique au statut, celui-ci dispose des prérogatives et compétences telle que décrites dans le document en annexe 1 (compétences du CHSCT).

Est en particulier présenté au CHSCT à chacune de ses réunions un tableau de suivi des actions sécurités identifiées soit en réunion, soit en visite, soit lors de différentes analyses d'accident, ainsi que leur état d'avancement.

L'assistant – conseiller prévention sécurité :

En place depuis juillet 2016 au sein de la DRO, il anime et coordonne le dispositif dans son ensemble, et apporte les conseils et outils nécessaires à l'ensemble des acteurs.

L'inspecteur santé sécurité au travail (ISST) :

Dans le champ de compétence qui est le sien (celui des administrations de l'Etat et de ses établissements publics, pour lesquels l'inspection du travail de droit commun n'est pas compétente), l'ISST contrôle l'application de la réglementation pour les domaines de la santé et de la sécurité, conseille et formule des propositions pour sa mise en œuvre et son respect, participe aux projets et aux demandes des services dans le domaine de la prévention.

Même si un dispositif de contrôle interne est autorisé par les textes, le PAS a souhaité se doter d'une inspection externe, laquelle est également permise par la législation en vigueur. Le PAS a par conséquent sollicité le CGEDD, organisme en charge de l'inspection et du contrôle de notre Ministère de tutelle, afin que l'ISST de la région grand Est puisse être désigné comme compétent pour notre établissement, ce qui a été accordé en 2013 et validé par notre conseil d'administration.

Le médecin de prévention :

Il définit et évalue la surveillance médicale des agents publics à travers la mise en œuvre de visites médicales. Il intervient par ailleurs directement sur l'environnement professionnel, dans le cadre du tiers temps, grâce à un libre accès à tous les locaux, en ce qui concerne l'amélioration des conditions de travail, de l'hygiène et des locaux de travail, l'adaptation des postes de travail, les risques d'accidents de service ou de maladie professionnelle

Les visites font l'objet de rapports, lesquels sont communiqués au CHSCT et pris en compte dans le suivi des actions.

Les audits externes :

L'ISST est compétent pour exercer des missions de contrôle. A ce titre, une inspection a eu lieu en 2015, le rapport produit en 2016 a fait l'objet d'un plan d'action présenté en CHSCT et intégré au tableau de suivi.

Les visites de sites :

Diligentées dans le cadre du CHSCT, celles-ci font l'objet d'un relevé de décisions et sont intégrées dans le tableau de suivi des actions sécurité à mener.

Les outils :

- Procédures : des procédures sur des sujets ciblés sont à disposition de l'ensemble du personnel sur l'espace intranet de l'entreprise (ex : déclaration d'accident de travail, procédure de retour d'expérience, d'établissement d'un plan de prévention), plan de chargement-déchargement)
- Documents et outils :
 - o des documents types sont disponibles (cadre de remontée d'information en cas d'AT, plan de prévention « type », cadre de REX 1 et 2), ainsi que des outils (tableau des contrôles obligatoires) ;
 - o des fiches « outils » sont en cours d'élaboration et seront prochainement disponibles ;
 - o des notes explicatives accompagnent chaque registre mis en place (registre de santé-sécurité au travail, registre des dangers graves et imminents, registre unique).
 - o Si nécessaire, des formations accompagnent ces outils (exemple : plan de prévention)
- Formation :
 - o Les formations réglementaires sécurité (habilitations, autorisations) font l'objet d'un suivi par les RH ; le programme des formations initiales / recyclages est revu annuellement avec les managers d'unité, afin de valider l'opportunité et les modalités pratiques de réalisation
 - o D'éventuelles formations spécifiques en sécurité peuvent également être dispensées, en fonction des besoins identifiés

5. ORGANISATION / ORGANIGRAMME

Organigrammes du PAS

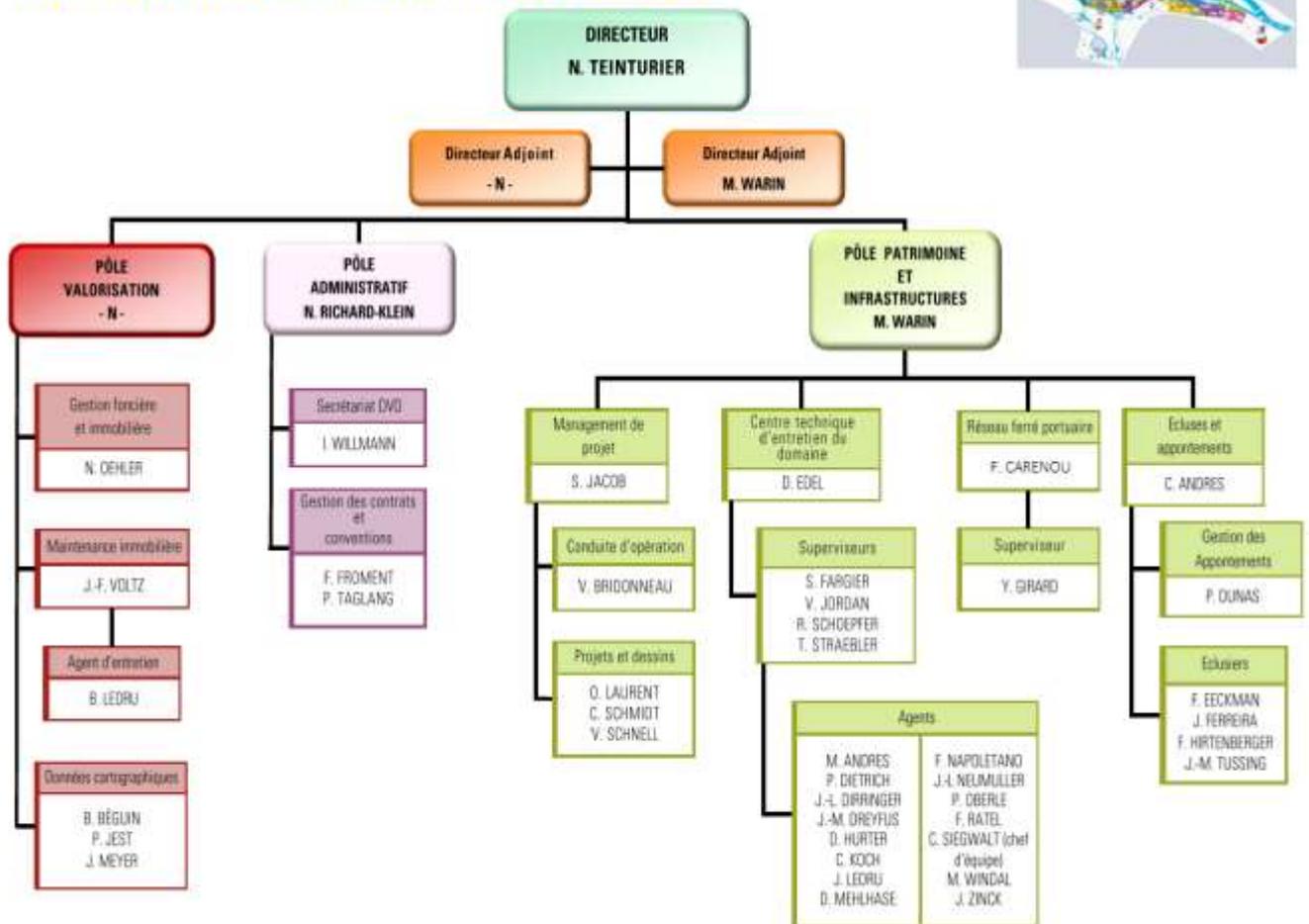
Les organigrammes, présentés ci-dessous, permettent de représenter et de situer les positions et missions des différents services du PAS en charge d'une part de la mission de Gestionnaire d'Infrastructure (GI) du RFP dépendant de sa circonscription et d'autre part, d'une mission d'OPM concernant certaines opérations de maintenance.

PORT AUTONOME DE STRASBOURG (MAISON-MÈRE)



Organigramme de la Direction de la Valorisation du Domaine

DIRECTION DE LA VALORISATION DU DOMAINE



Les responsabilités en matière de sécurité sont décrites dans les fiches de postes.

1.2.4 Missions confiées aux Opérateurs portuaires

Sont désignés Opérateurs Portuaires sur le RFP :

- l'Opérateur Portuaire Exploitation (OPE) qui a en charge la gestion des circulations,
- les Opérateurs Portuaires Maintenance (OPM) qui ont en charge le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et des Installations de Sécurité,
- les Opérateurs Portuaires Ferroviaires (OPF) : de manière exclusive, soit :
 - ✓ Entreprises Ferroviaires (EF) titulaires d'un certificat de sécurité sur le RFN,
 - ✓ Entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité sur le RFN mais disposant, en vertu du Code des Transports, d'un agrément ministériel au titre de leur activité de fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer se limitant aux emprises du RFP du PAS.

Missions confiées à l'Opérateur Exploitation (OPE)

Les missions à assurer par l'OPE en charge de la gestion du trafic et des circulations sur le RFP comprennent :

- des missions de conception,
- des missions opérationnelles (y compris d'astreinte),
- des missions d'encadrement.

Dans l'exercice de ses missions, l'OPE a une obligation de neutralité, vis-à-vis des OPF, dont il fait preuve en assurant auprès du PAS une traçabilité de toutes les relations qu'il entretient avec eux.

Une personne appartenant à l'OPE, désignée par la fonction de « Responsable sécurité exploitation », est responsable de la gestion de la sécurité pour l'OPE et correspondant local unique du PAS pour la partie exploitation.

Missions confiées aux Opérateurs Maintenance (OPM)

Les missions confiées aux OPM se décomposent en cinq missions fondamentales :

- l'ingénierie de maintenance : établissement du Programme 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 et communication des éléments permettant la mise à jour des données du domaine ferroviaire du PAS, proposition d'opérations de gros entretien ou de renouvellement,
- la surveillance des installations,
- la réalisation des opérations de maintenance programmées, y compris la fourniture du matériel nécessaire, et les mesures de sécurité,
- l'établissement de proposition de remise en état a minima provisoire suite à incident,
- l'astreinte.

Une personne appartenant à l'OPM de chaque spécialité respective, désignée par la fonction de « Responsable sécurité maintenance », est responsable de la gestion de la sécurité pour l'OPM et correspondant local du PAS pour sa spécialité.

CHAPITRE 1.3 PARTICIPATION DU PERSONNEL

Chaque personne intervenant sur le RFP doit être impliquée dans le processus de la sécurité. La participation du personnel peut prendre des formes variées : information relative à la sécurité et à sa gestion, consultation sur les projets et les évolutions...

CHAPITRE 1.4 ELABORATION DES FICHES DE POSTE

La fiche de poste décrit le rôle et les responsabilités des postes, notamment en matière de sécurité et de sa gestion

L'objectif de la fiche de poste est de décrire avec précision les missions et les responsabilités associées au poste.

La fiche de poste vient en complément de l'organigramme qu'elle précise et complète.

Personnel concerné

Les fiches des postes concernés par la sécurité sont celles des postes exerçant :

- soit des tâches (essentielle ou autres) de sécurité,
- soit une mission liée aux tâches (essentielle ou autres) des Opérateurs de sécurité,
- soit une responsabilité en rapport avec la sécurité.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ définit les principes d'élaboration des fiches de poste ▪ définit les postes ou missions concernés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ élabore une fiche de poste pour chaque poste ou mission concerné

Pour la définition des fiches de poste tels que mise à sa charge, 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 la (ou les) met en œuvre ;
- Quelles sont les modalités de réalisation et le contrôle de la mise en œuvre.

Fiches de poste des Personnels du PAS

Les fiches de poste du Responsable du RFP et du Superviseur Maintenance sont reprises en Annexe. Elles reprennent notamment les Tâches de sécurité Autres qu'Essentielles.

TITRE 2. GESTION DES RISQUES ET DU CHANGEMENT

La gestion des risques et des changements du PAS est soumise aux textes législatifs français (décrets et arrêtés), ainsi qu'au règlement européen repris dans le tableau Références documentaires – Documents externes et notamment :

- 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 partir du 21 Mai 2015, à tout changement de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle du système ferroviaire d'un État membre et considéré comme significatif au sens de l'article 4 du règlement.

Pour assurer une exploitation sûre de ses activités, le PAS et ses Opérateurs doivent élaborer une procédure de gestion de la sécurité comprenant un processus qui a pour objets :

- ✓ d'analyser, de classer et d'évaluer les risques liés à l'activité ferroviaire au moyen d'une méthode d'appréciation du risque ;
- ✓ d'apprécier les risques associés aux interfaces des activités avec des tiers et d'autres parties extérieures ;
- ✓ de prendre en compte les modifications d'importance apportées au système ferroviaire de l'entité : on les dénommera changement.

Le présent titre a pour objet de présenter le processus de gestion des risques ferroviaires au sein du PAS. Il reprend successivement :

- la gestion des risques liés à l'activité ferroviaire,
- la gestion des risques ferroviaires aux interfaces,
- la gestion des risques liés aux changements.

Comme pour tous les processus de gestion de la sécurité, cette procédure présente les principes du processus et les attentes du PAS vis-à-vis des Opérateurs.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ supervise le processus de gestion des risques et du changement ▪ propose certaines évolutions techniques et/ou organisationnelles ▪ valide les évolutions techniques et/ou organisationnelles proposés par un Opérateur ▪ valide les différentes étapes du processus de gestion des changements 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ pilotent le processus de gestion des risques et du changement ▪ assurent une révision annuelle des risques ▪ proposent certaines évolutions techniques et/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 mise à sa charge, 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 de la mise en œuvre.

CHAPITRE 2.1 GESTION DES RISQUES LIES A L'ACTIVITE FERROVIAIRE

2.1.1 Les risques liés à l'activité

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

1. identifier tous les dangers raisonnablement prévisibles, les catégories de risques et risques pour l'ensemble du système évalué, de ses opérations, de ses fonctions,
2. analyser et évaluer les risques identifiés et 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 PAS, 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).

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 limites du système,
- 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'une falaise à hauteur élevée, chargement déplacé avec engagement de gabarit...);
- La cible est menacée par le danger. Le risque n'existe que si le danger peut atteindre une ou plusieurs cibles. La cible est souvent l'individu mais ce peut être aussi l'infrastructure, l'environnement...
- L'estimation de la (ou des) menace(s) ;
- Les barrières mises en place pour contrer la menace (Exemples : garde-corps le long de la falaise, RAT avant départ...).

On peut identifier les risques de plusieurs façons qui peuvent être complémentaires :

- par consultation des experts externes ou internes : interviews ou groupes de travail,
- en tirant les leçons du passé : historique des incidents/accidents, REX...
- en se projetant dans le futur : analyse par scénarios, maquette et prototype...

Les causes de risque se répartissent en quatre catégories :

- ✓ technique,
- ✓ organisationnelle et managériale,
- ✓ humaine,
- ✓ 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.

La gravité dépend du :

- caractère dangereux (dangerosité) 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.

Fréquence ou occurrence	Fréquent				
	Probable				
	Occasionnel				
	Rare				
	Improbable				
	Invrais-semblable				
		Insignifiant	Marginal	Critique	Catastrophique

Inacceptable
Indésirable
Acceptable
Négligeable

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, dès la formation initiale, et sensibiliser,
- 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 de la falaise, réduction de vitesse sur le réseau routier...).

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 et de documentation métier permettant une application de ces règles. Elles peuvent aussi être individuelles, comme les équipements de protection individuels (EPI) (Exemples : port de ceinture ou Airbag, système KVB...).

L'acceptabilité des risques

Le règlement 402 / 2013 établit une méthode de sécurité commune (MSC) pour évaluer, et **apprécier les risques 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.

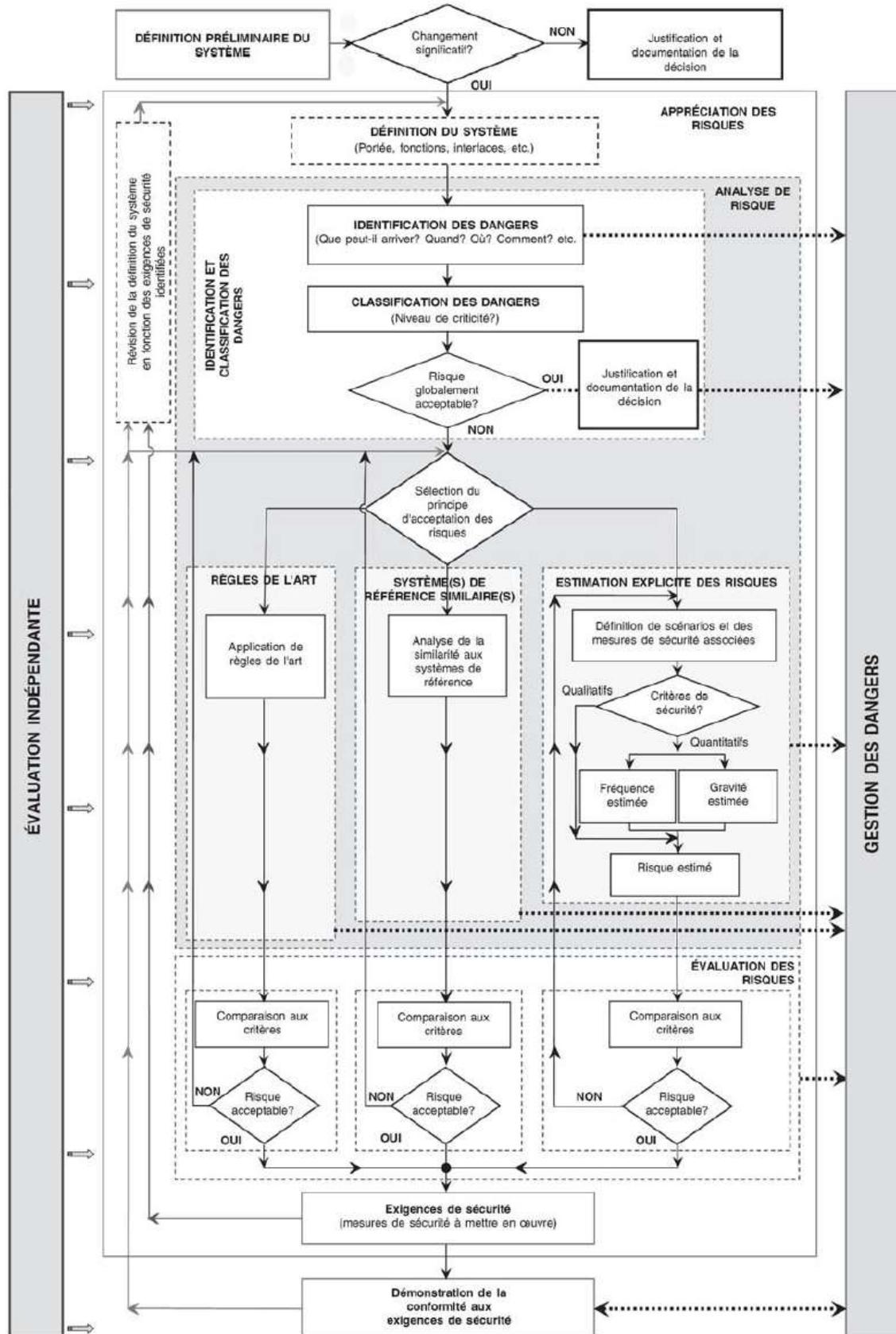
a) L'application des règles de l'art,

- b) Une comparaison avec des systèmes similaires,
- 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 PAS, 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 Les risques liés à l'activité ferroviaire sur un port

Les domaines de risques sur **les voies ferrées d'un port**

Sur un port, les principaux risques liés à l'activité ferroviaire sont :

- Lors de la formation des trains : déraillement, choc avec un autre train...
- Lors des manœuvres : déraillement, prise en écharpe, talonnage d'aiguilles...
- Lors de la concomitance d'exploitation : déraillement, prise en écharpe, talonnage d'aiguilles...
- Lors de la maintenance de l'infrastructure : déraillement, talonnage d'aiguilles...
- Concernant le chargement de wagons : engagement de gabarit, choc avec autre train...
- Concernant la maintenance du matériel : rupture d'essieu, perte de pièces...
- Concernant l'environnement : incendie, fuite de produit dangereux...

La fréquence et la gravité sur **les voies ferrées d'un port**

Sur un port, la fréquence et la gravité des risques sont variables selon l'activité ferroviaire :

- pour les manœuvres : la fréquence est forte mais la gravité est faible,
- pour la formation des trains : la fréquence est très faible mais la gravité peut être très forte,
- pour la maintenance de l'infrastructure : la fréquence est faible et la gravité variable.

2.1.3 Le 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, et les mesures y afférents, l'origine des dangers, et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer.

Le Registre des dangers reprend tous les dangers et tous les risques liés à l'activité ferroviaire. Pour chaque activité, il décrit successivement :

- les dangers,
- le ou les risques,
- les mesures liées,
- leur origine.

Ce Registre des dangers sera tenu et mis à jour chaque fois que nécessaire par l'Opérateur, en particulier :

- ✓ chaque fois qu'un changement significatif est effectué,
- ✓ chaque fois qu'une nouvelle situation dangereuse (ou une nouvelle mesure de sécurité) est identifiée,
- ✓ chaque fois qu'il pourrait être nécessaire de prendre en compte des données d'un accident ou d'un incident,
- ✓ chaque fois que des exigences de sécurité sont modifiées,

Le registre des dangers contient une référence claire à l'origine des dangers, et aux principes sélectionnés d'acceptation des risques. L'acteur, ou les acteurs chargés de la maîtrise de chacun des dangers (OPE, et/ou OPM) sera tenu de mettre à jour le registre.

En cas d'impossibilité, une information formalisée sera faite au PAS, 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 est réalisée par l'autre acteur. La solution adoptée devra être approuvée par tous les acteurs concernés.

Une revue annuelle du registre des dangers sera exécutée par l'OPE – OPM, et présentée en Comité de Pilotage. Ce document est cité en Annexe 4 et 5, du présent document.

Par ailleurs, chaque employé de l'Opérateur doit, compte tenu de ses compétences, apporter de l'aide aux blessés, et a l'obligation de se soigner, ou de se faire soigner en cas de blessure.

Il est interdit au personnel de se déplacer et/ou de stationner dans l'enceinte du RFP non ouverte au public, lorsque les obligations de son travail ne l'y appellent pas.

Les déplacements doivent se faire prioritairement en utilisant la voie publique, les emprises du RFP ne devant être utilisées qu'en cas de nécessité de service.

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

Le PAS et les Opérateurs prennent en compte dans leur appréciation des risques, les risques aux interfaces de leurs activités avec des tiers et 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 sont, selon les interfaces :

- ✓ Interfaces lors de la concomitance d'exploitation ;
- ✓ Interfaces lors des activités humaines ;
- ✓ Interfaces liées à l'environnement ;
- ✓ Interfaces entre RFP et RFN.

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,
- ✓ mauvaise arrimage des conteneurs sur les wagons,
- ✓ heurt de deux circulations ferroviaires suite à une réception sur une voie occupée,
- ✓ dérive d'un véhicule ferroviaire
- ✓ ...

Les risques en interfaces lors des activités humaines recouvrent :

- ✓ les collisions au PN,
- ✓ les accidents de personne : chute, heurt par une circulation, électrisation...
- ✓ les actes de malveillance
- ✓ ...

Les risques en interfaces liées avec l'environnement recouvrent :

- ✓ les divagations de bestiaux,
- ✓ les chutes d'arbres sur la voie,
- ✓ les inondations
- ✓ ...

Les risques en interface avec le RFN recouvrent :

- ✓ le « nez à nez » et « 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 RFN d'une circulation non-conforme
- ✓ ...

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

La liste exhaustive des interfaces est donnée à la convention de répartition entre SNCF Réseau et le PAS et aux conventions de raccordement entre SNCF Réseau et le PAS (sites de Strasbourg et Lauterbourg).

Des règles applicables sur leurs frontières communes sont établies et approuvées par les GI afin de gérer les interfaces et les incidences sur leurs systèmes d'exploitation. 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 et situations dégradées, ainsi que des mesures de protection à prendre lors de la réalisation des travaux aux zones d'interface, afin d'assurer en toute sécurité l'exploitation de ces zones.

L'ILE pourra être révisée en tant que de besoin par accord entre les parties et approbation des deux GI. Les modalités de coordination entre les GI des deux réseaux (RFN et RFP) sont définies à la convention de raccordement.

La liste de la documentation d'exploitation visée ci-dessus applicable aux points d'interface figure en Annexe 3, du présent document.

CHAPITRE 2.3 GESTION DES RISQUES EN CAS DE CHANGEMENT

Le processus décrit ci-après doit permettre : « *de maîtriser les risques liés à toute modification des éléments du système ferroviaire placés sous le contrôle du PAS ou de celui de la personne que le PAS autorise en effectuant une analyse destinée à établir qu'à la suite de l'évolution du système ferroviaire résultant de cette modification, les fonctionnalités concernées sont toujours délivrées avec les performances de sécurité et de disponibilité attendues par le système ferroviaire et que sont maîtrisés les éventuels impacts sur l'ensemble du système ferroviaire exploité ; l'analyse détermine s'il est nécessaire d'informer d'autres exploitants ferroviaires ou l'EPSF pour obtenir, le cas échéant, de ce dernier une nouvelle autorisation.* »

L'Opérateur, en tant que Proposant, veille à la gestion des risques introduits par les Sous-traitants, Fournisseurs et Prestataires de services. À cette fin, il peut demander que ceux-ci participent au processus de gestion des risques décrit en première partie.

Origines des changements

Les changements impactant la sécurité peuvent trouver leur origine :

- à l'extérieur du PAS : modification importante des règles, des installations ... à l'initiative du législateur, de l'EPSF...
- en interne au PAS ou dans l'organisation de l'Opérateur.

Ces changements sont détectés lors de la veille réglementaire et documentaire, des réunions entre le PAS et l'Opérateur, des tournées sur le terrain...

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

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 décrit ci-avant. Il suffit de tracer et d'archiver les éléments de décision.

Lorsque le changement proposé a une incidence sur la sécurité, le Proposant désigné de l'Opérateur, effectue l'analyse prévue à l'article 6 II c de l'arrêté du 19 mars 2012 et détermine, en concertation avec l'Expert désigné de l'Opérateur, le caractère significatif du changement sur la base des critères ci-après.

Caractère significatif d'un changement

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

- a. la 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,
- b. l'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. la complexité du changement,
- d. le suivi : l'impossibilité de suivre le changement mis en œuvre tout au long du cycle de vie du système et de prendre des mesures adéquates,
- e. la réversibilité : l'impossibilité de rétablir le système tel qu'il existait avant le changement,

- f.* l'additionnalité : l'évaluation de l'importance du changement en tenant compte de toutes les modifications liées à la sécurité qui ont été apportées récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérées comme significatives.

Selon les critères ci-avant, le Proposant désigné de l'Opérateur poursuit l'analyse prévue à l'article 6 II c de l'arrêté du 19 mars 2012 et détermine, en concertation avec l'Expert désigné de l'Opérateur, le caractère significatif du changement.

Caractère significatif du changement

Le caractère significatif ou non est déterminé selon le déroulé du tableau page 33, du présent document. (Annexe 1 du règlement 402/2013).

Selon le cas, le Proposant :

- a.* Effectue une Vérification GAME, selon les dispositions de la procédure de l'Opérateur ;
- b.* Fait application des exigences du texte (directive, règlement, décret, arrêté, STI...) imposant le changement ;
- c.* Dans le cas où le changement est significatif, une évaluation est obligatoire. **Cette évaluation indépendante de l'application correcte du processus de gestion externe des risques, et des résultats de cette application, est effectuée par un organisme qui satisfait aux critères de l'annexe II du règlement MSC CE 402/2013.**

Le risque aux interfaces lors des changements

Pour chaque interface à prendre en considération pour le système en cours d'évaluation, et sans préjudice des spécifications ou interfaces définies dans les STI pertinentes, les Acteurs du secteur ferroviaire concernés coopèrent pour identifier et gérer conjointement les dangers et mesures de sécurité associées qui doivent être pris en charge à ces interfaces. La gestion des risques partagés aux interfaces est coordonnée par le Proposant.

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, qui informe l'Acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité.

L'Acteur mettant en œuvre la mesure de sécurité informe alors tous les Acteurs concernés par le problème soit dans le système évalué, soit, pour autant que l'acteur en ait connaissance, dans les autres systèmes existants qui appliquent la même 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 l'EPSF.

TITRE 3. SURVEILLANCE DES ACTIVITES

Ce chapitre définit le processus général appliqué par le PAS pour la Surveillance des activités concernant les activités de sécurité du Gestionnaire du Réseau ferré portuaire (RFP) de Strasbourg.

Le processus de Surveillance Sécurité est l'association des processus suivants :

- Les indicateurs et leur suivi
- Les contrôles et audits
- Le traitement des non-conformités
- **Le Plan d'Actions Sécurité (PAS)**
- **Le Retour d'Expérience (REX)**

Ces différents processus constituent un système de surveillance permettant au PAS de contrôler le niveau de sécurité des Opérateurs, de détecter les dysfonctionnements et d'y remédier en faisant mener les actions correctives appropriées qui sont reprises dans le PAS.

La Surveillance des activités s'impose car la sécurité est mise en œuvre par des Personnels qui sont des hommes (et des femmes) qui commettent des erreurs et exercent leurs missions dans un environnement changeant (organisations, outils, procédures...).

Répartition des missions de Surveillance des activités entre le PAS et les Opérateurs

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 assure, reçoit les rapports et compte-rendu des audits et contrôles des Opérateurs ▪ est avisé des non-conformités et des mesures correctives prises ▪ reçoit tous les trimestres le Plan d'Actions Sécurité actualisé ▪ reçoit l'analyse de chaque événement de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ complète, présente et commente les éléments du rapport trimestriel relatif à la sécurité et à sa gestion ▪ propose les thèmes à auditer et/ou à contrôler au cours de l'année et réalise ou fait réaliser les audits et/ou contrôles prévus au programme annuel ▪ définit la stratégie, les priorités et les plans de contrôle ▪ réalise les inspections demandées par le PAS ▪ assure la traçabilité des audits et inspections ▪ détecte les non-conformités, en assure la traçabilité et prend les mesures correctives nécessaires ▪ met en œuvre un Plan d'actions Sécurité validé par le Port Autonome de Strasbourg ▪ analyse les événements de sécurité et met en œuvre un processus de retour d'expérience (Le REX est également validé par le PAS)

Pour chacune des missions de Surveillance de la sécurité 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.

CHAPITRE 3.1 LES INDICATEURS ET LE SUIVI

Le suivi de la Sécurité et de sa gestion s'effectue au moyen d'indicateurs mensuel, trimestriel et d'un rapport mensuel d'activité.

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 PAS 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.

Tous les Personnels du RFP et des Opérateurs impliqués dans la Sécurité et sa gestion, Dirigeants comme Opérateurs, sont concernés par le suivi des indicateurs de sécurité.

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 de circulation ferroviaire prévus, figurent à l'annexe V de l'arrêté du 19 mars 2012. La valeur de chaque indicateur est établie conformément aux définitions, aux méthodes de calcul et aux bases d'étalonnages lui correspondant figurant en annexe VI du même arrêté.

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 PAS 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'actions sécurité engagés.

Communication des Indicateurs de sécurité

Le PAS communique à l'EPSF la valeur des indicateurs de sécurité concernant le port ainsi que les nombres d'événements constatés et les éléments ayant permis leur détermination.

L'EPSF peut demander au PAS que lui soient communiqués les indicateurs de sécurité complémentaires suivants :

- a. Ceux que le PAS s'est engagé à suivre au titre de son Agrément de sécurité ;
- b. Ceux demandés à la suite d'un manquement grave constaté à l'occasion d'un contrôle, d'un accident ou d'un incident grave concernant un élément du système ferroviaire placé sous le contrôle des personnels du PAS.

CHAPITRE 3.2 LES CONTROLES, AUDITS & INSPECTIONS

Au sein du processus de la Surveillance des activités, pour ce qui concerne les processus d'audit et contrôle, le PAS met en œuvre les processus de :

- Audits et Inspections ;
- Contrôles.

Définitions

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.

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.

Le contrôle est un processus organisé vérifiant la conformité et l'efficacité dans l'organisation et la mise en œuvre de la sécurité et de sa gestion.

Modalités

La fréquence des audits et contrôles est établi en concertation entre le PAS et les Opérateurs. La fréquence doit être adaptée au fil des évolutions du PAS et/ou de son environnement. Elle peut être revue en cours d'exercice. Cette décision est tracée.

Les audits, inspections et contrôles concernent :

- ✓ la conformité aux règles de sécurité : s'assurer que les Personnels assurant des missions de sécurité, et les prestataires appliquent de façon pertinente les règles de sécurité leur incombant, ainsi que les gestes métier, afin de procéder aux corrections utiles,
- ✓ **la mise en œuvre de la gestion de la sécurité** dans le cadre du SGS.

Ils peuvent :

- ✓ être réalisés sur tous les sites d'activité du PAS, chez les Opérateurs et ses Prestataires d'activités ;
- ✓ porter sur toutes les tâches et missions de sécurité, et de sa gestion.

Le PAS et les Opérateurs assurent, chacun pour ses audits, inspections et/ou contrôles :

- la traçabilité des rapports d'audit et des compte-rendu des contrôles,
- le suivi des écarts et des non-conformités,
- le suivi des mesures correctives prises,

Thèmes d'audit et de contrôle

Les audits et contrôles doivent permettre de vérifier :

- ✓ l'application du SGS, dans les différents domaines,
- ✓ le respect des règles de sécurité, notamment par les Opérateurs de sécurité,
- ✓ le bon niveau de sécurité des installations, des outils et de l'organisation,
- ✓ la prise en compte des constats effectués lors des audits & contrôles précédents.

Le Manuel Qualité comportant notamment le formulaire de plan de contrôle, et le formulaire de **planning d'audits pluriannuels est cité en Annexe 3, du présent document.**

CHAPITRE 3.3 TRAITEMENT DES NON-CONFORMITES

Le traitement des non-conformités permet d'enregistrer les situations d'écart par rapport aux règles de sécurité ou de gestion de la sécurité ainsi que des processus mis en qualité. Le produit de sortie est une (ou plusieurs) action(s) de nature à revenir à une situation conforme et/ou à améliorer la sécurité ou la qualité.

Des non-conformités peuvent, par ailleurs, être détectées :

- ✓ Lors des audits et inspections externes : EPSF...
- ✓ Lors du suivi individuel des Opérateurs de sécurité : observation ...
- ✓ Lors de signalements effectuées par les EF...

Les non-conformités sont suivies par les Opérateurs via une Fiche de non-conformité dont le modèle est établi par le PAS. Le Manuel Qualité, présente cette fiche, en Annexe 3, du présent document. Une fois collectées, ces dernières sont regroupées dans le tableau des fiches de Non-Conformité (également présenté dans le MQ). Leur traitement est suivi en Comité de Pilotage PAS / OPE – OPM.

La détection d'une non-conformité peut être suivie par la mise en œuvre d'une action dans le PAS, ou d'une reprise de formation, par exemple.

CHAPITRE 3.4 LE PLAN D'ACTION

Le Plan d'Actions présente les actions propres à améliorer la sécurité et la qualité.

Le Plan d'action doit guider les Dirigeants des Opérateurs dans l'exercice des missions de sécurité et de sa gestion.

Actions curatives, préventives & correctives

Les actions curatives, préventives & correctives font suite :

- aux écarts ou non-conformités détectés lors des contrôles, inspections et audits,
- aux incidents, accidents et dysfonctionnements...

Les actions curatives sont les mesures immédiates prises pour limiter voire éliminer les conséquences d'un accident, d'un écart ou une non-conformité par rapport à une règle de sécurité ou de gestion de la sécurité.

Les actions correctives sont les mesures prises pour éliminer les causes ayant provoqué un écart ou une non-conformité. Ces actions doivent permettre d'éviter le retour de cette situation.

Les actions préventives sont les mesures prises pour éliminer les causes potentielles d'une situation à risque. Ces actions doivent permettre d'éviter l'apparition de cette situation.

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

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

Description des fiches action

Chaque fiche action constituant le plan d'action sécurité comporte :

- l'objectif global de l'action,
- le descriptif général et détaillé de l'action avec découpage éventuel en phases,
- un pilote de l'action (désignation nominative),
- un ou plusieurs contributeurs (désignation nominative),
- un indicateur de résultats,
- les modalités de suivi,
- la vérification de l'efficacité de l'action.

Modalités

Chaque PAS a une durée limitée au maximum annuelle et est actualisé à chaque fois que nécessaire. L'action est reprise dans le PAS lorsque cela est nécessaire ou dans un tableau de suivi de la prestation.

L'avancement des actions du PAS est évalué lors des réunions trimestrielles et suivi dans le Rapport mensuel d'activité.

CHAPITRE 3.5 LE RETOUR D'EXPERIENCE SECURITE

Le retour d'expérience (REX) est un dispositif d'analyse de l'exploitation mis en œuvre pour prévenir le retour d'événements (accidents, incidents, quasi-accident et précurseurs) présentant des risques pour la sécurité et améliorer le niveau de sécurité.

Le REX est un processus qui 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.

Le REX ramène le passé au présent.

L'analyse des événements Sécurité

On appelle événement Sécurité tout événement qui met en cause la sécurité et notamment une activité opérationnelle qui n'est pas réalisée conformément aux règles de sécurité.

Les événements Sécurité peuvent avoir des conséquences allant du presque incident à l'accident grave. Il est donc impératif de considérer chaque événement comme potentiellement grave.

La détection des événements Sécurité repose sur l'observation et la vigilance opérationnelles de chacun et sur une volonté de partage de la connaissance par tous ceux qui sont concernés. Tout signe d'un fonctionnement anormal, même s'il n'y a pas de conséquences fâcheuses à déplorer ou si ce fonctionnement anormal se justifie, doit déclencher l'ouverture d'un dossier Événement Sécurité.

Tout Personnel a le devoir de signaler tout événement grave et/ou significatif concernant la sécurité et sa gestion dès qu'il en a connaissance. Chaque Dirigeant des Opérateurs doit s'assurer de cet impératif.

Pour suivre, quantifier et surtout améliorer la sécurité et la qualité du service, tous les accidents, incidents, les presque incidents doivent être analysés.

Ces analyses vont contribuer 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 Dirigeants du PAS et des Opérateurs,
- les informations reçues de l'EPSF, des EF, de SNCF Réseau...

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 (suspension...) vis-à-vis de l'Opérateur de sécurité concerné, les compléter si nécessaire,
- ✓ 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 et sans dépasser les 40 jours suivant la date de l'événement.

Les champs de l'analyse

L'analyse des événements sécurité s'applique à tous les champs impliqués dans la sécurité ferroviaire et de sa gestion.

La démarche d'analyse concerne l'ensemble de la sécurité et de sa gestion. Elle prend obligatoirement en compte les différents champs suivants : 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 impliqué (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 (Les 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...).

Les outils d'analyse

Pour analyser un événement sécurité les Opérateurs utilisent systématiquement l'arbre des causes. Si nécessaire, il peut 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 à l'analyse, de comprendre les événements,
- grâce au classement, de mémoriser les événements,
- de tirer les enseignements des événements issus d'une expérience significative,

Les Prestataires d'activité des Opérateurs ont l'obligation de mettre en œuvre une démarche de REX sur les activités de sécurité. Le contrat de sous-traitance doit en faire mention.

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,
- ✓ L'exploitation et production de résultats,
- ✓ Retour d'information, notamment par l'intermédiaire des Fiches REX,

TITRE 4. GESTION DE L'INFORMATION

La prise en compte de la sécurité comme préoccupation permanente du PAS nécessite un dispositif de communication structuré et une présence effective des dirigeants du PAS et des Opérateurs sur le terrain.

Le présent chapitre présente les éléments constitutifs de l'Information Sécurité et notamment :

- 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...) et 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 PAS et les Opérateurs

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ gère les informations permanentes dont le PAS a la responsabilité : DRR, RSE, ▪ communique à l'EPSF les accidents et incidents prévus par les décrets et arrêtés 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gère les informations permanentes qui lui sont affectées (ILE...) ▪ L'Opérateur Exploitation définit les règles et les modalités de communication de sécurité ▪ L'Opérateur Exploitation informe le PAS sur les accidents et incidents à communiquer à l'EPSF

CHAPITRE 4.1 INFORMATION SECURITE

4.1.1 Les informations permanentes

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

Pour les informations permanentes, le PAS gère :

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

Les Opérateurs gèrent :

- les Instructions Locales d'Exploitation, (Les ILE sont systématiquement validées par le PAS).

- la documentation relative à maintenance de l'infrastructure ferroviaire, qui est transmise annuellement au PAS, ce dernier validant le processus.
- la documentation relative à l'exploitation ferroviaire.

Pour permettre aux Opérateurs ferroviaires de bien identifier les contraintes particulières d'exploitation du RFP, le PAS, doit remettre à chaque Opérateur ferroviaire qui souhaite utiliser les installations, une ILE reprenant notamment les caractéristiques du RFP (description et utilisation des installations mises à disposition des opérateurs ferroviaires ...), les procédures locales particulières ainsi que les règles de co-activité qui s'y appliquent.

Chaque Opérateur ferroviaire doit rédiger une Instruction Locale Opérationnelle (ILO) pour ses Opérateurs de sécurité. Les Instructions Locales Opérationnelles (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 Portuaire en conformité avec les textes réglementaires émis par le PAS. Ces textes précisent notamment :

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

4.1.2 Les 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 RFN.

Les ILE sont rédigées par le PAS qui peut confier cette mission à un prestataire. Le PAS vérifie la cohérence entre le RSE et les ILE.

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 PAS 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 de sécurité 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.

Elle est élaborée et signée par l'agent qui prend l'initiative de l'établir. S'il n'est pas lui-même le responsable de la sécurité de l'OPE ou de l'OPM, il avise celui-ci dans les plus brefs délais. Le responsable de la sécurité de l'OPE ou de l'OPM confirme les dispositions prises ou fait prendre des mesures complémentaires..

4.1.3 Informations pré-opérationnelles – Informations des EF concernant le RFP

Chaque Conducteur doit **répondre aux exigences de conduite relatives à l'arrêté du 6 août 2010**, et doit connaître les caractéristiques des voies sur lesquelles il circule.

Pour répondre à cette obligation, chaque EF forme ses Conducteurs à la connaissance du RFP.

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

L'Opérateur Exploitation fournit aux EF une description des lignes et des équipements au sol associés à ces lignes ainsi que toutes les informations pertinentes pour la tâche de conduite. Ces informations sont regroupées dans un document unique appelé «livret de la marche des trains» en format papier traditionnel ou en format informatique.

L'Opérateur Exploitation avise via un document hebdomadaire, dénommé « AVIS TRAVAUX – Dépêches restrictive » les exploitants ferroviaires sur les éléments d'infrastructure modifiés définitivement ou temporairement.

4.1.4 Informations opérationnelles

Les informations opérationnelles sont transmises en temps réel :

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

4.1.5 Communications de sécurité ferroviaire

Le PAS 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 définis dans la partie Exigences & Prescriptions techniques, au titre 9.1.3 du présent document. Les modes de communications sont validés par le PAS.

Les communications relatives à la sécurité sont normalement échangées au moyen de liaisons spécifiques sauf lorsque les opérateurs sont en contact direct. La forme, le contenu des messages et les conditions de traçabilité sont décrits au titre 9.1.3.

Les Opérateurs de sécurité échangeant des communications verbales ou écrites concernant la sécurité 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 l'évolution ou de la manœuvre, sur l'état des infrastructures, sur l'environnement, le fret ou les tiers, 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 émises ou échangées de vive voix ou au moyen d'un outil de communication vocale,
- écrites lorsqu'elles sont échangées au moyen d'un support délivré au destinataire ou préalablement rempli et dont le texte est ensuite transmis par téléphone ou par radio ou par l'intermédiaire d'un moyen de télétransmission.

Le collationnement des communications de sécurité échangées verbalement par un moyen de télécommunication doit être réalisé systématiquement afin de s'assurer de la bonne compréhension des messages transmis.

Toutes les fois que les termes et la forme d'une communication concernant la sécurité sont fixés par la partie Exigences et Prescriptions techniques ou une Instruction Locale d'Exploitation, ces termes et cette forme doivent être seuls employés pour toute transmission de cette communication.

Dans certains cas prévus par la partie Exigences et Prescriptions techniques, les communications concernant la sécurité constituent des dépêches et sont émises et transmises par les agents responsables de l'opération à effectuer.

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 et doit être numérotée. Elle doit être 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, le texte des dépêches devant néanmoins toujours être énoncé en entier.

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

Les dépêches sont normalement transmises par téléphone ou par radio.

CHAPITRE 4.2 INFORMATIONS ET INDICATEURS DE SECURITE

Selon les dispositions de l'arrêté Réseaux comparables, les informations à communiquer au BEA-TT par le PAS doivent également être communiquées à l'EPSF.

La valeur des indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents définis à l'article 2 et 16 du décret 2006/1279, ainsi qu'à l'article 8 et aux Annexes V et VI de l'arrêté du 19 mars 2012 doit être communiquée annuellement à l'EPSF dans le cadre du rapport annuel.

TITRE 5. GESTION DES COMPETENCES

Ce chapitre définit le processus général appliqué par le PAS et ses Opérateurs pour la Gestion des compétences concernant les activités de sécurité de Gestionnaire de l'infrastructure portuaire du port de Strasbourg.

La compétence est la capacité des personnes à mettre en œuvre les savoirs et les savoir-faire constitutifs des connaissances d'une entreprise dans des conditions de travail et des contraintes données : le poste de travail, un rôle déterminé 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.

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 vont permettre de mettre en place des Agents compétents et garantissent le maintien des connaissances et 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 ;

Répartition des missions de Surveillance des activités entre le PAS et les Opérateurs

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ détermine les conditions de recrutement des Agents assurant des tâches essentielles de sécurité (Agents Sécurité) ▪ valide le processus de formation initiale et continue ▪ valide le programme des formations ▪ valide le processus d'habilitation des Agents Sécurité ▪ valide le processus de suivi individuel des Agents Sécurité ▪ est renseigné par les audits et contrôles sur le niveau de sécurité des Agents Sécurité et la validité des différents processus de gestion des compétences 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sont désignés Employeur au sens de l'arrêté « Tâches essentielles de sécurité » ▪ effectuent les recrutements des Agents assurant des tâches essentielles de Sécurité ▪ établissent les Cahiers des charges formation (CdC) 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 ▪ analysent les évaluations des formations ▪ mettent en œuvre le processus d'habilitation des Agents Sécurité ▪ mettent en œuvre le suivi individuel des Agents Sécurité

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 le contrôle de la mise en œuvre.

CHAPITRE 5.1 LES TACHES DE SECURITE AUTRES QU'ESSENTIELLES

Les connaissances professionnelles exigées pour les personnes affectées aux TSAE comprennent les connaissances théoriques et la capacité à les mettre en œuvre en mode normale ou dégradé.

Le tableau en Annexe 10 du présent document, dresse la liste des TSAE, ainsi que la procédure de gestion de ces dernières.

5.1.1 Formation

La formation initiale

La formation initiale :

- ✓ est bâtie sur une définition des objectifs de formation nécessaires,
- ✓ met en œuvre des actions de formation,
- ✓ intègre les enseignements du REX du PAS.

Elle donne lieu à une évaluation et à la délivrance d'une attestation.

Si les pré-acquis sont jugés suffisants, l'agent ne peut bénéficier que de l'adaptation au poste de travail.

La formation continue

Les thèmes de formation continue sont déterminés 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 les concernant.

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

L'adaptation au poste de travail

L'adaptation au poste de travail permet de satisfaire aux exigences en matière de connaissance professionnelles sur le poste de travail qu'il devra occuper.

Pour les TSAE opérationnelle, cette adaptation est mentionnée dans le suivi individuel.

5.1.2 L'autorisation

Une autorisation est délivrée par l'employeur pour chaque TSAE opérationnelle.

L'employeur :

- ✓ Détermine les modalités d'évaluation destinées à vérifier que l'agent remplit les exigences en matière de connaissances professionnelles
- ✓ Désigne les évaluateurs
- ✓ Assure une traçabilité qui peut être constituée par une carte, un registre, etc. ...

La validité de l'autorisation à l'exercice d'une TSAE de sécurité est de trois ans au maximum, si, pendant cette période, les conditions suivantes soient remplies :

- ✓ absence d'interruption notable, autre que pour repos, congé ou formation, dans l'exercice des fonctions considérées,
- ✓ une formation continue,

Le renouvellement de l'autorisation se fait soit :

- ✓ au moyen d'une nouvelle évaluation, soit
- ✓ par le contrôle continu pendant la période d'autorisation à la condition que ce contrôle :
 - porte sur des situations dégradées ou d'urgence
 - donne lieu à des exercices ou des entretiens de maintien des connaissances

5.1.3 *Le suivi individuel agent*

L'employeur définit les documents servant de support à la réalisation du SIA et les conserve au moins trois ans. **En Annexe 10, le tableau précise le suivi individuel de l'agent selon la TSAE.**

Le suivi individuel d'un agent affecté à une ou plusieurs TSAE et à une TES peut être regroupé.

CHAPITRE 5.2 LES 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 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire :

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.

NB : Les habilitations délivrées pour des fonctions de sécurité avant la date d'entrée en vigueur de l'arrêté du 7 mai 2015, soit le 20 mai 2016, restent valables jusqu'à la date prévisionnelle d'échéance. Pendant cette période, l'employeur s'assure que la fonction de sécurité permet de couvrir les tâches essentielles pour la sécurité nécessaires aux emplois tenus.

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 maîtrise de la langue française (elle est évaluée lors de l'entretien d'embauche) :**
Cette exigence nécessite un niveau de pratique courant, afin de permettre la mise en **œuvre des procédures de sécurité écrites, et orales ainsi que les échanges** d'informations, notamment en situation perturbée, et en cas d'urgence.

Pour les TES, le niveau de maîtrise de la langue française exigé correspond au niveau B1.

Ce niveau de maîtrise de la langue française est donné selon **l'échelle globale du cadre** européen commun de référence pour les langues.

- ❖ La connaissance générale de l'exploitation du système ferroviaire:
 - **Principes de fonctionnement d'un système de gestion de la sécurité,**
 - Rôle et responsabilités 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 de les mettre en œuvre en situation normale, dégradée ou urgente.**
- ❖ Ces connaissances professionnelles doivent être actualisées par une JFC. (Journée de Formation Continue).
- ❖ **Le personnel doit régulièrement être affecté, ou mis en situation d'effectuer les TES.**

Recrutement

Le processus de recrutement reprend successivement :

- Le (ou les) premier(s) entretien(s) qui permet (permettent) de :
 - ✓ présenter le métier y compris les exigences et aspects sécurité importants,
 - ✓ vérifier la motivation du candidat,
 - ✓ vérifier sa maîtrise de la langue française.

Pour toutes les tâches essentielles pour la sécurité, le niveau de maîtrise de la langue française exigé correspond au niveau B1.

Un examen médical, 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.

- Un examen de l'aptitude psychologique établi par un psychologue et qui 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 et de non-discrimination et donne lieu à délivrance d'un Certificat d'aptitude psychologique, 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,
- ✓ des Formateurs internes. Les formateurs internes des Opérateurs sont formés à la pédagogie.
- ✓ des Evaluateurs.

La formation peut donc, le cas échéant être assurée par des formateurs internes, sous la **responsabilité d'un centre de formation**, agréé EPSF.

Les modalités d'organisation de la formation en interne sont reprises dans le document EDIS 4000, que le PAS a validé, 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 PAS 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 sessions 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.

Pour cela, les formateurs devront avoir :

a) Une connaissance générale et technique de l'environnement professionnel, et une formation à la pédagogie adaptées ;

b) Une expérience professionnelle, dans les dix années précédentes, d'au moins un an sur un réseau de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, dont quatre mois sur le réseau ferré national ou le réseau considéré ou présentant des caractéristiques d'exploitation et techniques équivalentes, dans l'exercice ou l'encadrement de la tâche essentielle pour la sécurité

permettant une maîtrise complète des connaissances professionnelles requises, ou une pratique continue de la formation à la tâche essentielle, pour la sécurité avec actualisation régulière des connaissances.

Les formateurs devront dispenser une formation à la tâche essentielle pour la sécurité, au minimum tous les ans. Cela est considéré comme une « pratique continue ».

Au-delà d'une année sans activité, ils devront attester d'une remise à niveau.

La liste des formateurs internes est annexée au présent document.

Exigences vis-à-vis des Evalueurs

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

Le PAS sera attentif aux exigences suivantes, vis-à-vis des évaluateurs :

- ❖ **Avoir une expérience professionnelle, dans les dix années précédentes, d'au moins un an sur un réseau de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, dont quatre mois sur le réseau ferré national ou le réseau considéré ou présentant des caractéristiques d'exploitation et techniques équivalentes, dans l'exercice ou l'encadrement de la tâche essentielle pour la sécurité permettant une maîtrise complète des connaissances professionnelles requises,**
- ❖ **Etre chargé de l'encadrement technique en matière de sécurité des agents réalisant la tâche essentielle pour la sécurité au poste de travail considéré.**
- ❖ En cas de rareté avérée, le formateur pourra évaluer le personnel à la TES.

Dans ce cas exceptionnel **prévu par l'arrêté du 7 mai 2015**, une deuxième évaluation devra être réalisée dans les 15 jours, **en définissant au préalable deux axes d'évaluation différents.**

La liste des évaluateurs internes est annexée au présent document. (Annexe 9)

Le processus de formation

Le processus de formation comporte plusieurs étapes mises en œuvre par des personnes ou entités différentes.

La formation part de l'analyse des besoins. Elle est définie en objectifs de formation qui figurent dans un cahier des charges formation (CdC Formation).

La formation utilise différentes méthodes pédagogiques qui sont définies dans la réponse pédagogique.

Les formations sont entièrement réalisées en langue française.

La formation initiale

Les Agents susceptibles d'être habilités à une ou plusieurs tâches essentielles de sécurité reçoivent une formation initiale qui répond au référentiel des compétences de l'emploi.

La formation initiale :

- ✓ est bâtie sur une définition des objectifs de formation nécessaires,
- ✓ met en œuvre des actions de formation,
- ✓ intègre les enseignements du REX du PAS.

La formation continue

Les Agents habilités au 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 les concernant.

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

La fréquence minimale de la formation continue est d'une journée au minimum tous les 3 ans, ou lorsque les événements 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'habilité à la fonction pour laquelle il est formé.

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

L'évaluateur s'attachera à contrôler les connaissances acquises par le biais d'un test théorique. Ce dernier peut prendre la forme d'un QCM.

L'évaluation théorique réussie, un test pratique en situation devra être réalisé sous contrôle de l'évaluateur.

A l'issue, et sous condition 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.

L'adaptation au poste de travail peut s'effectuer par mise en double avec le titulaire du poste ou d'un poste équivalent.

L'habilitation

A la suite de la délivrance de l'Attestation de formation, une évaluation des compétences est réalisée par un Responsable de l'Agent.

Ces Responsables sont désignés par l'employeur selon les critères de réglementaires repris au 5.2.

La durée de validité des Habilitations

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

- ✓ absence d'interruption notable, autre que pour repos, congé ou formation, dans l'exercice des fonctions considérées,
- ✓ pratique suffisante de la tâche de sécurité considérée,
- ✓ 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 a été validée sur une période de trois ans. Il faut donc que :

- ✓ l'Agent soit déclaré apte à l'examen médical,
- ✓ les compétences professionnelles aient été 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 Titre d'habilitation individuel et le Registre d'habilitation.

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 PAS, EDIS 0300, 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 d'un registre des habilitations. Il s'agit d'un tableau, présentant de façon chronologique et par agent, l'ensemble des données nécessaires au maintien de l'habilitation.

Le registre d'habilitation (Cf. EDIS 0300) 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.

En cas de doute sur la carte d'habilitation, c'est le registre d'habilitation qui fait foi.

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

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

Une colonne supplémentaire est ajoutée quant à la gestion des TSAE. Cela **n'est valable que dans le cas où l'opérateur est déjà habilité à une TES.**

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 de l'Habilitation initiale ou de son 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 de sécurité par les Agents affecté à une TES

Le suivi individuel est réalisé sous forme de contrôles en temps réel ou à posteriori.

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 PAS 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 de deux au minimum par an.

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

TITRE 6. GESTION DOCUMENTAIRE

L'objectif final de la gestion documentaire est la gestion organisée de l'ensemble des documents produits et/ou échangés dans le cadre de la sécurité et de sa gestion ainsi que de l'exploitation et de la maintenance du RFP.

Un processus de gestion de la documentation est établi par le PAS et chacun des Opérateurs Portuaires.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS
<ul style="list-style-type: none"> ■ établit les textes dont le PAS a la responsabilité : RSE, DRR ■ établit le rapport annuel de sécurité et le transmet à l'EPSF 	<ul style="list-style-type: none"> ■ assure la veille réglementaire des documents ■ met en œuvre la composition du système documentaire, le plan de classement, les modalités de gestion du cycle de vie des documents ■ contribue au rapport annuel destiné à l'EPSF

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 : textes et site de veille, modalités...
- la composition du système documentaire,
- le plan de classement des documents : référencement, production des textes
- les modalités de gestion du cycle de vie des documents : création, modification, gestion, diffusion, abrogation, archivage,
- le rapport annuel.

Veille réglementaire

Le PAS accède aux sites internet de l'EPSF, Légifrance, et BEA TT. Ces entités mettent à disposition les référentiels ferroviaires. Une analyse de la documentation détermine les modifications qui affectent son secteur. Les textes en vigueur sont mentionnés en annexe 2 du présent RSE.

Au sein du PAS, le pôle juridique, assisté de l'Unité RFP est chargé de la veille réglementaire.

CHAPITRE 6.1 DIFFUSION DE LA DOCUMENTATION AUX OPERATEURS PORTUAIRES

Le PAS tient à jour une liste des Opérateurs Portuaires habilités sur le RFP, à jour des certificats de visites de lignes.

À partir de cette liste, le PAS 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 de leur accusé réception.

Chaque année le PAS réunit l'ensemble des Opérateurs Portuaires intervenant sur le RFP 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 ANNUEL DE SECURITE

Les informations fournies par le PAS dans le rapport annuel transmis à l'EPSF, permettent de constater que le respect des règles de sécurité, la mise en œuvre du SGS et le développement d'une culture de la sécurité, sont rigoureux et sains au sein du port.

Le rapport annuel doit reprendre les éléments ci-après.

a. Synthèse – Analyse générale des tendances

Cette partie dresse un bilan synthétique du niveau de sécurité des éléments du système ferroviaire placés sous le contrôle du PAS.

b. Analyse de l'évolution de la sécurité ferroviaire

Cette partie répond à l'obligation d'intégrer l'alinéa a) de l'article 27 de l'arrêté du 19 mars 2012. Elle a pour objectif de présenter l'analyse de l'évolution de la sécurité ferroviaire sur la base des ISC figurant à l'annexe 5 du même arrêté. Le principe est notamment de s'appuyer sur les principaux accidents afin de préciser les suites qui ont été données. Les ExF n'ayant pas eu d'accident au sens des ISC durant l'année considérée peuvent s'appuyer sur les presque accidents ou incidents.

c. Analyse de l'évolution des indicateurs de sécurité communs

Cette section reprend à minima les principaux indicateurs de sécurité communs :

- ✓ Nombre (total et relatif aux trains-km) de personnes tués et de personnes blessés gravement
- ✓ Nombre (total et relatif aux trains-km) d'accident
- ✓ Nombre de précurseurs d'accidents

Elle présente les évolutions des indicateurs, les enseignements qui en sont tirés et les conséquences éventuelles de ces constats.

d. Principaux accidents et suites données

Cette partie reprend la liste des accidents impliquant les éléments du système ferroviaire placés sous le contrôle du PAS et les actions engagées en conséquence ou a minima les presque-accidents ou incidents marquants et révélateurs du niveau de sécurité de son activité.

C'est également dans cette partie qu'un point doit être fait sur les suites données aux recommandations du BEA-TT ainsi qu'aux alertes ou informations de sécurité émanant par exemple de l'EPSF mais aussi potentiellement d'autres autorités nationales de sécurité ou d'une entité en charge de l'entretien des wagons et qui ont eu des conséquences sur son activité sur le réseau ferré national.

Analyse des impacts des modifications importantes de la législation et de la réglementation

Cette partie répond à l'obligation d'intégrer l'alinéa b) de l'article 27 de l'arrêté du 19 mars 2012 Elle a pour objectif d'effectuer un retour sur les impacts des modifications de la législation et de la réglementation au niveau national ou européen.

e. Modifications législatives et réglementaires

Cette partie doit présenter une liste des modifications législatives et réglementaires qui ont eu un impact sur l'activité de l'exploitant ferroviaire afin de préciser les conséquences de ces changements.

La structure de cette partie est laissée à l'appréciation de chaque exploitant au regard du nombre de textes ayant eu un impact sur son activité. Les modifications ne se limitent pas à celles de l'année considérée, ce sont les impacts sur l'activité lors de l'année qui sont recherchés.

*f. **Présentation des évolutions de l'exploitant***

Cette partie a pour objectif de faire le point sur les évolutions humaines, matérielles ou organisationnelles ayant fait l'objet ou non d'une modification de l'autorisation délivrée par l'EPSF. Le principe est de présenter ces évolutions en s'attachant, pour celles n'ayant pas fait l'objet d'une modification de l'autorisation, à celles impactant l'exercice des missions de sécurité. Cette partie peut donc se scinder en deux sous-parties suivantes :

- ✓ Présentation des évolutions de l'autorisation délivrée par l'EPSF ;
- ✓ Présentation des autres évolutions de l'exploitant.

Présentation des résultats de la surveillance de l'exploitation et des actions engagées

Cette partie fait le point sur les résultats de l'ensemble des dispositifs de surveillance parmi lesquelles on peut citer l'analyse des indicateurs de sécurité communs ou ceux internes à l'exploitant, les contrôles, les inspections, les audits de sécurité et le retour d'expérience. L'objectif est de dresser un bilan de l'année sur la base de ces résultats en précisant notamment le taux de réalisation des audits de sécurité prévus par le SGS.

g. Présentation des actions visant à améliorer la sécurité

Cette partie permet de présenter les actions (investissement, projet de recherche ...) visant à améliorer la sécurité qu'elles aient été engagées effectivement ou qu'elles soient au stade de projet.

Annexe - Indicateurs de sécurité

Cette annexe reprend l'évolution sur l'année des indicateurs de sécurité communs et des indicateurs de sécurité particuliers envoyés à l'EPSF annuellement.

TITRE 7. GESTION DES PRESTATAIRES

Au sens de l'article 6 de l'arrêté du 19 mars 2012, tout ExF 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 PAS 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 OPF.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEURS PORTUAIRES
<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ■ prend la décision de sous-traiter ■ gère les contrats ■ effectue les audits prévus et les inspections nécessaires ■ effectue les revues de contrat prévues ■ prend les mesures conservatoires à chaque fois que nécessaire

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 le contrôle de la mise en œuvre.

CHAPITRE 7.1 CHOIX DU PRESTATAIRE

Le processus de choix du Prestataire doit permettre à l'Opérateur de s'assurer, a priori, que le Prestataire assurera les opérations de sécurité sous-traitées en respect des règles et des normes applicables.

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 : possession d'un certificat de sécurité, TES, ancienneté...
- le niveau de qualité : respect d'une norme ISO, contrôles effectués...
- la taille et la stabilité financière du Prestataire...

CHAPITRE 7.2 EXIGENCES DU CONTRAT

Une procédure de l'Opérateur doit préciser :

- Le (ou les) Responsable(s) responsable de la gestion des contrats par domaine ;
- Les éléments que doit comporter le contrat.

CHAPITRE 7.3 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 (REX), les revues de contrat
- ✓ les mesures conservatoires.

CHAPITRE 7.4 DESCRIPTION DES MODALITES DE SURVEILLANCE DES PRESTATAIRES

7.4.1 Activités contractualisées

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

Les missions d'OPE et d'OPM confiées à des entreprises extérieures sont dans le cadre de marchés publics après appels d'offres.

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 de l'infrastructure passé entre le PAS et l'OPF en précise les conditions particulières.

7.4.2 Audits et contrôles des prestations fournies

Des audits et contrôles de la prestation sont assurés par le PAS, dans le cadre du marché, ou du contrat.

Il appartient à chaque prestataire, dans le cadre du contrat signé, de prendre les mesures qu'il juge nécessaires, afin de remédier aux écarts ou non-conformités (chaque écart ou non-conformité est accompagné d'un délai prévisionnel de résolution du problème constaté).

Le processus est décrit dans le Manuel Qualité du PAS, cité en annexe de ce présent document.

Le paragraphe « 3.2.3 » du Manuel Qualité précise spécifiquement le descriptif de notre approche « Audit Interne et Sous-traitants ».

TITRE 8. 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 PAS pour :

- ✓ gérer les situations d'urgence, les événements sécurité,
- ✓ gérer les accidents du travail,
- ✓ mener une enquête et compléter le (ou les) rapport(s).

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

Ce document s'applique au RFP du PAS (y/c Lauterbourg) et en dehors du RFP lorsque l'événement a des conséquences sur les voies ou les circulations du RFP.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPE
<ul style="list-style-type: none"> ■ est immédiatement informé des événements sécurité ■ prend les mesures conservatoires nécessaires ■ informe sans délai l'EPSF ■ est informé des résultats de l'enquête ■ reçoit communication du rapport d'enquête 	<ul style="list-style-type: none"> ■ gère les situations d'urgence ■ prend les mesures pour favoriser le retour à la normale ■ mène l'enquête et établit le rapport

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

Le PAS désigne les agents chargés de déterminer les mesures conservatoires prévues au paragraphe ci-dessus.

Ces agents peuvent demander communication aux entreprises ferroviaires des documents et pièces nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Ils ont accès aux matériels roulants 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 désignés et habilités du PAS 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 présentation de la carte.

Si le PAS 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 l'EPSF.

CHAPITRE 8.1 SITUATIONS D'URGENCE

Les situations d'urgence sont la conséquence de perturbations liées à l'exploitation pouvant dans certains cas aboutir à des événements sécurité. L'article 12 du décret 2006-1279 parle d'une situation ou d'un événement présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité.

Toute situation d'urgence détectée, correspondant soit à :

- ✓ une situation perturbée « non dangereuse » (incident) ou n'impliquant pas de risques particuliers pouvant amener à un événement sécurité ;
- ✓ une situation perturbée « dangereuse » conduisant ou pouvant conduire à un événement sécurité (accident ou situation présentant un risque grave ou imminent).

8.1.1 Définitions

Évènement 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, invalidité ou blessures graves), aux biens (destruction partielle ou totale du système) ou à l'environnement ;

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

Quasi incident : tout événement 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 usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires, ainsi que la protection de l'environnement.

8.1.2 Catégories d'évènements

En cas d'accident ou d'incident, pour permettre une décision plus rapide dans l'alerte des autorités tant internes qu'externes, les événements sont classés en deux types selon leur degré de gravité :

- Évènement de type 1 : Évènement de sécurité susceptible d'être géré par le PAS, avec ses moyens propres et ceux des Opérateurs Portuaires,
- Évènement de type 2 : Évènement de sécurité nécessitant le concours des services de secours publics et l'information du préfet, voire la mise en œuvre d'un dispositif ORSEC (Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile).

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'un et un seul Acteur du système ferroviaire, décide à la fois de la stratégie de gestion de la perturbation de la circulation et de celle de retour à la situation nominale.

Une procédure de l'OPE, validé par le PAS, 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 ;
- ✓ Les mesures à prendre en cas d'événement MD ;
- ✓ La répartition des rôles entre les Responsables de l'OPE et de l'EF concernée ;

CHAPITRE 8.2 ENQUETE

Les objectifs des enquêtes pour les accidents ferroviaires ou du 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 les faits se sont produits.

L'enquête ne couvre pas seulement la période de l'événement. D'une part, elle remonte aussi loin que nécessaire dans le passé pour décrire les faits, les actions, les décisions qui ont abouti à la situation constatée. D'autre part, elle inclut toutes les étapes qui ont suivi l'événement jusqu'au retour à une situation normale (traitement de l'événement, mesures prises immédiatement, informations, secours, rétablissement du service...).

L'enquête de l'OPE

Une procédure de l'OPE précise :

- ✓ les modalités recueil des faits,
- ✓ les modalités de recueil des témoignages,
- ✓ le (ou les) rapports ou relevés utilisé(s).

CHAPITRE 8.3 NOTIFICATION ET CONSERVATION DES EVENEMENTS DE SECURITE FERROVIAIRE

Conformément à l'article 15 du décret 2006-1279 du 19/10/2006, le PAS informe sans délais le BEA-TT et l'EPSF en cas d'accident ou d'incident grave définis ci-après.

Toute information orale est confirmée au PAS par **une Fiche de Remontée d'Information (FRI)**.

Ce rapport écrit succinct permet la notification, sans délai, auprès de l'EPSF.

Le PAS utilise pour ce faire, l'accès dématérialisé habituel de l'EPSF.

Les accidents et les incidents graves à signaler s'inspirent de l'article 22 de l'[arrêté du 19/03/2012](#) fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité sur le RFN :

- tout accident dont les dégâts sont estimés à au moins 2 millions d'euros ;
- toute collision sur un passage à niveau avec des conséquences corporelles ;
- tout accident à signaler au titre de l'article 2 de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ;
- tout incendie de matériel roulant ayant nécessité l'intervention des services de secours publics ;
- tout accident ou incident qui aurait pu, dans des circonstances légèrement différentes, avoir des conséquences graves.

L'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire définit l'événement de sécurité ferroviaire, les modalités de notification à l'EPSF et les durées de conservation.

Cet arrêté reprend :

- ✓ en Annexe 1 : la Nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire,
- ✓ en Annexe 2 : la Liste des informations devant figurer dans le document de remontées des événements de sécurité,

Au sens de cet arrêté, on entend par événement de sécurité tout événement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la sécurité ferroviaire.

La notification à l'EPSF

L'OPE transmet, dans les plus brefs délais, au PAS, les éléments repris en Annexe 2 de l'arrêté concernant les événements définis dans la Nomenclature de l'Annexe 1.

Le PAS notifie à l'EPSF, dans un premier temps, par voie électronique (evenement@securite-ferroviaire.fr), dès qu'elles sont disponibles, les informations initiales, ou parties de celles-ci, des événements de sécurité,

en remplissant le formulaire téléchargeables à l'adresse suivante : www.securite-ferroviaire.fr (espace " professionnels "). Dénommé « évènement de sécurité » ce formulaire est utilisé de façon **transitoire, jusqu'à la mise en place par l'epsf, de la base de données de traitement des évènements de sécurité.**

Le PAS notifie à l'EPSF, dans un second temps, les éléments d'analyse relevant de la compétence des exploitants ferroviaires, adaptés à la gravité des événements, dans un délai fixé par l'EPSF, ce dernier ne pouvant dépasser trente jours à compter de la connaissance de l'événement par le PAS.

La conservation des événements de sécurité

L'OPE et le PAS identifient, sécurisent, enregistrent et conservent pendant une durée minimale d'une année, à l'exception, le cas échéant, des enregistrements vidéo, qui sont conservés au minimum cinq jours, toutes les données utiles pour comprendre les circonstances liées à chaque événement de sécurité, d'une manière qui garantisse leur fiabilité.

TITRE 9. MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE

L'AFNOR, via la norme française (X60-010), décrit la maintenance comme « l'ensemble des activités destinées à maintenir ou à rétablir un bien dans un état ou des conditions données de sûreté de fonctionnement pour accomplir une fonction requise. Ces activités sont une combinaison d'activités techniques, administratives et de management ».

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

En sa qualité de Gestionnaire d'Infrastructure, le PAS s'appuie sur des OPM disposant de compétences dans différentes spécialités 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 PAS et les Opérateurs

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEUR MAINTENANCE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ définit les principes et la politique de maintenance appliqués à l'infrastructure ferroviaire du PAS ▪ élabore les référentiels de maintenance ▪ valide le PAM 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ établit un plan de maintenance et le programme annuel de maintenance (PAM) ▪ réalise la maintenance de l'infrastructure du PAS ▪ 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 PAS, 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 actions de maintenance peuvent être séparées en trois parties distinctes : préventive, corrective, et renouvellement ou modernisation.

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.

Les dispositions de l'annexe II du règlement européen 1169/2010 doivent être strictement respectées. L'organisation de la maintenance est structurée selon un plan 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'élaboration du plan de maintenance est subordonnée à l'analyse préalable des conséquences des défaillances probables des installations en fonction du REX. Le REX est utilisé pour évaluer les risques et orienter la part de chaque maintenance vis-à-vis des enjeux des installations pour l'entreprise et des conséquences de différentes alternatives possibles en termes de sûreté de fonctionnement, de coûts et de qualité de la production.

CHAPITRE 9.2 POLITIQUE DE MAINTENANCE

Pour le PAS, 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 d'installations sont planifiées, il convient de mettre en place un programme adapté d'opérations de maintenance tenant compte de cette échéance.

Pour ce faire, on distingue :

- ✓ l'ingénierie de maintenance,
- ✓ la surveillance,
- ✓ les maintenances préventive et corrective.

L'ingénierie de maintenance

L'ingénierie de maintenance correspond à l'établissement des référentiels et du programme annuel de maintenance (PAM), à l'organisation de la traçabilité, au REX ainsi qu'à la proposition d'opérations de remise en état provisoire suite à incident, de gros entretien ou de renouvellement.

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

- sur quel équipement effectuer la maintenance,
- quelles sont les interventions à prévoir,
- les dates, durées et fréquences auxquelles elles doivent être réalisées.

Le PAM inclut les interventions réglementaires et donne lieu dans le domaine de la sécurité à des aménagements ou à diverses actions de prévention.

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 à des inspections et des contrôles. Effectuée selon une périodicité prévue au PAM, la surveillance comporte une liste de vérifications à opérer selon la spécialité. Ces vérifications permettent de vérifier l'état de l'installation et les éventuelles évolutions de celle-ci (tournées à pieds, relevés des cotes de sécurité dans les appareils de voie...)

La surveillance comporte des observations et des vérifications de sécurité :

- les observations sont réalisées sous forme d'examens visuels (tournées de surveillance à pieds ou embarquée),
- les vérifications sont réalisés sous forme d'essais de fonctionnement, de mesures de caractéristiques (géométriques, 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 constatations 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. La surveillance automatisée peut être assurée par des capteurs installés à demeure, on parle alors de télésurveillance (par exemple : télésurveillance d'alimentations électriques), ou installées sur le matériel roulant, on parle alors de surveillance embarquée (par exemple : les enregistrements de la géométrie de la voie).

Par ailleurs, le PAS 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 des petits réglages et des remplacements préventifs d'éléments consommables (piles, 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 importantes (par exemple la reprise des caractéristiques géométriques de la voie ou de la caténaire), des remises en état (par exemple la remise en peinture d'un ouvrage métallique) et des remplacements préventifs de matériels dégradés ou obsolètes.

Les interventions sont généralement programmées, ce sont les remises en état dont le volume nécessite des moyens importants.

Les interventions programmées peuvent être précédées de vérifications plus poussées ou plus exhaustives que celles réalisées dans le cadre de la surveillance. Ces vérifications ont pour objectif d'établir un diagnostic de l'état des installations et des causes de leur dégradation. Elles permettent de définir précisément la consistance, le matériel nécessaire ainsi que les moyens humains et mécanisés à mettre en œuvre.

La maintenance préventive peut être scindée en :

- maintenance préventive systématique ou MPS,
- maintenance préventive conditionnelle ou MPC.

La maintenance corrective

La maintenance corrective (MC) 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 et modernisation

Dans certaines situations, l'état technique des installations de tout ou une partie d'un site nécessite une remise à niveau. Pour cela, une régénération des installations est entreprise. On parle alors de renouvellement et non plus de maintenance (travaux curatifs).

Les besoins de performance de l'exploitation et le contexte technico-économique peuvent conduire à faire le choix de moderniser les installations des équipements ferroviaires. On parle alors d'opération de modernisation (exemple d'une électrification de certaines voies ou d'un changement de technologie de poste de signalisation).

Réalisation de la maintenance ordinaire **pendant l'exploitation**

Les opérations de maintenance de l'infrastructure ou de travaux de modification de celle-ci peuvent s'effectuer pendant l'exploitation du réseau.

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

- la conduite des opérations de maintenance et des travaux est incompatible, même temporairement, avec la circulation des trains, des évolutions ou des manœuvres,
- la maintenance d'un constituant ou d'un équipement critique pour la sécurité conduit à le placer en dehors de sa plage de fonctionnement nominal ou en dehors des tolérances requises pour la circulation des trains, des évolutions ou des manœuvres dans les conditions normales.

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 :

- ✓ mettre ou de remettre en sécurité les installations ferroviaires ayant subi des dégradations,
- ✓ assurer la relève d'un dérangement,
- ✓ ...

Rôle du superviseur maintenance

Le superviseur de maintenance veille à la mise en œuvre professionnelle et rigoureuse des opérations de maintenance de l'infrastructure du RFP effectuées par l'OPM, ainsi que le suivi des opérations de travaux dont le RFP a la maîtrise 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 associé 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 marchés de Grands Entretiens (renouvellement VF).

Le périmètre organisationnel du poste de superviseur de maintenance est structuré par le fait de répondre aux exigences définies par le PAS, vis-à-vis des TSAE suivantes :

- **Contrôle de l'infrastructure ferroviaire,**
- Contrôler le niveau de sécurité de ses activités
- Gérer les ILE

Le superviseur de maintenance intervient de sa propre initiative, ou à la demande du **Responsable de l'unité 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 : page 83

TITRE 10. 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 d'activité,
- la gestion opérationnelle des circulations.

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

PORT AUTONOME DE STRASBOURG	OPERATEUR EXPLOITATION
<ul style="list-style-type: none"> ▪ définit les principes de gestion des circulations (gestion des capacités, concomitance d'activité, gestion opérationnelle) appliqués à l'infrastructure ferroviaire du PAS ▪ élabore les documents d'application relatifs à la gestion des circulations 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ met en œuvre la gestion des capacités sur le RFP du PAS ▪ met en œuvre la concomitance d'activité sur les RFP du PAS ▪ assure la gestion des circulations sur le RFP du PAS ▪ met en place un dispositif d'astreinte

Pour la gestion des circulations sur le RFP du PAS, 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 maîtrise de la gestion des circulations incombe à l'Opérateur Exploitation (OPE) mais les autres EF sont concernés.

Principes d'organisation

L'organisation mise en place pour l'exploitation du RFP doit être assurée avec une qualité de service correspondant aux exigences du PAS et une amplitude de travail répondant aux besoins des clients utilisant le RFP (EF, gérants d'ITE), tout en respectant des règles et normes de sécurité.

L'exploitation des circulations ferroviaires du RFP (y/c Lauterbourg) est assurée par l'OPE les processus présentés ci-avant.

Les activités de tri, de desserte des ITE et de formation des trains sont assurées par plusieurs EF.

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

Plusieurs opérateurs ferroviaires sont autorisés à circuler et à manœuvrer sur le RFP. L'activité de ces Opérateurs ferroviaires sur un même site doit être organisée compte tenu des risques pouvant conduire à incident ou accident.

Une coordination des différents mouvements est indispensable. L'OPE est responsable de la gestion de la concomitance d'activité sur le RFP à l'exclusion des embranchements particuliers.

Sur le RFP (y/c Lauterbourg) la coordination est assurée par le Responsable Circulation de l'OPE basé au Poste 1 SRH.

Cette organisation est décrite dans l'Instruction Locale d'Exploitation (ILE) « Manœuvres »

L'organisation de la concomitance d'activité

La concomitance d'activité est organisée par le Dirigeant local de l'OPE qui programme l'ensemble des opérations sur le RFP du PAS en fonction des demandes et en veillant à la faisabilité de chaque opération et à l'équité vis-à-vis des OPF. Si une demande ne peut être satisfaite, le Dirigeant local de l'OPE doit être en mesure de faire une nouvelle proposition.

Les règles opérationnelles sont définies au DRR.

Le programme d'activité des OPF

Afin que l'OPE puisse organiser au mieux l'activité de chacun des OPF sur le RFP, chacun d'entre eux élabore et fait parvenir annuellement au dirigeant local de l'OPE, un programme des opérations qu'ils souhaitent réaliser à l'intérieur du RFP. Le contenu de ce programme ainsi que les dispositions à prendre par l'OPE en cas de modification de programme figurent au DRR. Le Responsable Circulation de l'OPE préserve les autres OPF des conséquences des aléas.

Pour un train ou une desserte donnée, ce programme devra préciser au minimum les indications suivantes :

- ✓ l'heure d'arrivée théorique dans le chantier,
- ✓ les thèmes de manœuvres envisagées,
- ✓ le déroulé sommaire des opérations,
- ✓ l'heure de départ théorique.

La mise en œuvre de la concomitance d'activité

La mise en œuvre et la gestion au quotidien de la concomitance d'activité sur le RFP incombent au Responsable Circulation.

Avant chaque séance de travail, c'est-à-dire la globalité des opérations de manœuvres et de desserte prévues par un OPF sur un laps de temps donné, le Chef de la manœuvre de l'OPF demande l'autorisation de manœuvrer en indiquant le déroulé sommaire de son activité ainsi que les contraintes à respecter.

Le Responsable Circulation s'assure de la compatibilité de la demande avec les opérations déjà programmées. Il prend les mesures de sécurité concernant les protections nécessaires puis accorde l'autorisation.

Les règles spécifiques à la concomitance d'activité sont décrites dans le DRR et dans une ILE Manœuvres (par exemple, traitement d'une manœuvre non prévue).

CHAPITRE 10.2 PRINCIPES ET REGLES DE CIRCULATION DES TRAINS ET DES EVOLUTIONS

10.2.1 Principes de gestion des trains et des évolutions

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 Responsable Circulation.

La gestion des circulations doit garantir la régularité des trains et évolutions ainsi qu'une exploitation du RFP fiable et efficace, y compris lors du rétablissement de la situation normale après une situation perturbée.

Documentation

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

- à 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,
- à la fourniture 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 sur lesquelles ils doivent circuler.

Le Responsable Circulation dispose :

- ✓ de la documentation qui leur est nécessaire en vue du respect des règles et procédures pour l'utilisation des installations en modes normal et dégradé ;
- ✓ des informations utiles relatives à l'ordre de succession des circulations, à l'horaire et aux voies de circulation des trains et des évolutions, pour préparer et réaliser en temps utile les opérations nécessaires à leur circulation ;
- ✓ des informations utiles relatives à l'état des installations dont ils ont la charge, pour agir en conséquence vis-à-vis des circulations attendues.

Gestion des circulations

La gestion des circulations est assurée :

- au moyen d'installations et/ou de procédures conçues notamment pour prémunir les circulations des 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 évolutions s'effectue sur des portions de RFP comportant une ou plusieurs voies.

La configuration des voies, ainsi que les conditions normales de circulation sont portés à la connaissance des Personnels concernés et en particulier à ceux exerçant des tâches de sécurité.

Afin de permettre la localisation des événements d'exploitation, un repérage est implanté et maintenu le long des voies en tant que de besoin.

Configuration normale de la circulation

L'organisation de la circulation en mode normal repose sur une configuration d'exploitation des voies de type « non orienté » : la ou 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. Le changement de sens ne peut se faire que si la voie est libre.

La gestion des circulations est assurée par des installations et/ou des procédures prévues pour les deux sens et décrites dans un document à l'usage du Responsable circulation.

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 peut être 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 évolutions.

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 leur position pendant le passage d'une circulation et 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 » peuvent être manœuvrées par des Agents des Opérateurs ferroviaires dûment formés et habilités à cette tâche.

ANNEXE 1. FICHES DE POSTE

Intitulé du poste

RESPONSABLE RESEAU FERRE PORTUAIRE

Finalité du poste

Le Responsable du Réseau ferré portuaire (RFP) a un rôle central sur les questions d'ordre général et opérationnel des voies ferrées. Il est chargé de la rédaction des documents relatifs au RFP, de la gestion et mise en œuvre du RSE, de la veille technique, sécurité et juridique, de l'arbitrage en cas de conflit d'intérêt...

Il a en charge le pilotage de l'exploitation, de la maintenance du réseau ferré portuaire et gère également les travaux de renouvellement (ou d'amélioration) du réseau de la conception du projet, de la rédaction des pièces technique du marché et assure le suivi des travaux.

Le Responsable du RFP gère les relations avec le Ministère, l'EPSF, les Opérateurs ferroviaires, les ITE, la convention de raccordement avec SNCF Réseau, ainsi que les marchés passés avec les Opérateurs portuaires ('OPE et OPM).

Principales missions

- Agir en qualité de « donneur d'ordre » en matière de définition des besoins ferroviaires ;
- Elaborer les dossiers de sécurité concernant le RFP ;
- Proposer les stratégies et les objectifs applicables au RFP du PAS pour atteindre le meilleur niveau de sécurité, de qualité et de performance ;
- Elabore et adapte puis faire mettre en œuvre le Règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) pour les Opérateurs portuaires (Exploitation et Maintenance) et pour Exploitants ferroviaires intervenant sur le RFP du PAS ;
- Assure la maitrise d'œuvre sur les travaux hors périmètre maintenance ;
- Assurer la relation avec les Opérateurs portuaires (Exploitation et Maintenance) et les Exploitants ferroviaires en recherchant un niveau de performance élevé ;

Missions spécifiques à la sécurité et à sa gestion

- Elabore le RSE et l'adapte régulièrement aux évolutions internes au PAS ou externes ;
- Supervise les processus de gestion de la sécurité définis dans le RSE (partie SGS), met en œuvre les missions affectées au PAS et fait mettre en œuvre les missions affectées aux Opérateurs portuaires :
 - ✓ Pilotage de la sécurité
 - ✓ Gestion des risques et du changement

- ✓ Surveillance Sécurité
 - ✓ Information Sécurité
 - ✓ Gestion des compétences
 - ✓ Gestion documentaire
 - ✓ Gestion des prestataires
 - ✓ Gestion des situations d'urgence
 - ✓ Maintenance de l'infrastructure
 - ✓ Gestion des circulations
-
- Elaboration des plans de prévention pour les travaux dont il est donneur d'ordre;
 - Participe en tant que maître d'œuvre aux inspections communes préalable réglementaire (PGC, PPSPS)

Tâches de Sécurité Autres qu'Essentielles (TSAE)

- Réaliser des études de conceptions et de tracé ferroviaire (TSAE organisationnelle)
- Organisation de la maintenance et contrôle de l'infrastructure ferroviaire (TSAE organisationnelle)
- Contrôler le niveau de sécurité de ses activités (TSAE organisationnelle)
- Gérer, valider et approuver les ILE (TSAE organisationnelle)

Compétences requises

- Bonne connaissance du PAS et de ses activités
- Connaissance approfondie du RFP, de ses installations et de ses activités
- Connaissance exhaustive et actualisé des règles de sécurité et du RSE
- Capacités relationnelles fortes
- Sens de la communication et de la négociation

Intitulé du poste

SUPERVISEUR MAINTENANCE

Finalité du poste

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 s'assure du respect du RSE pour les parties gestion de la sécurité et exigences et prescriptions techniques.

Principales missions

- Vérifie régulièrement la conformité des travaux et valide leur réception,
- Participe à la veille sécurité et technique du réseau,
- Participe aux réunions du Comité de pilotage.

Missions spécifiques à la sécurité et à sa gestion

- vérifie régulièrement l'application des Instructions Locales d'Exploitation (ILE), et d'une manière plus générale toute instruction ayant trait à la maintenance
- vérifie les actions correctives et préventives de la veille technique
- assure le suivi des opérations de renouvellement
- vérifie ou participe à l'élaboration des plans de prévention
- vérifie la qualité de production maintenance

Tâches de Sécurité Autres qu'Essentielles (TSAE)

- Contrôle de l'infrastructure ferroviaire (TSAE organisationnelle)
- Contrôler le niveau de sécurité de ses activités (TSAE organisationnelle)
- Gérer les ILE (TSAE organisationnelle)

Compétences requises

- Bonne connaissance du PAS et de ses activités
- Connaissance approfondie du RFP, de ses installations et de ses activités
- Bonne connaissance des règles de sécurité et du RSE
- Connaissance approfondie des règles de maintenance de l'infrastructure
- Bonne capacités relationnelles
- Sens de la communication et de la négociation

ANNEXE 2. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Les textes communautaires sont consultables sur le site internet [EUR-Lex](#) et sur le site internet [Légifrance](#)
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 locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.
Directive 2009/16/CE	Directive relative contrôle par l'État du port.

Décisions, résolutions, avis européen

Référence Décision	Objet
Décision 2000/410/CE du 22 décembre 1999	Décision concernant le régime d'aide que la France envisage de mettre à exécution en faveur du secteur portuaire français.
Résolution 2009/C295E/18 du 4 septembre 2008	Résolution du Parlement européen sur une politique portuaire européenne.
Avis 2009/C27/11 du 3 février 2009	Avis du Comité économique et social européen sur la Communication de la Commission — Communication sur une politique portuaire européenne.

Lois

Référence Loi	Objet
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982	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)
Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006	Loi relative à la sécurité et au développement des transports.
Loi n°2008-660 du 04 juillet 2008	Loi portant réforme portuaire.
Loi n° 2009-1503	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	Loi portant engagement national pour l'environnement.
Loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011	Loi portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union Européenne
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	Ordonnance relative à la partie législative du code des transports.

Décrets

Référence Décret	Objet
Décret du 27 septembre 1925	Décret relatif à la constitution du port autonome de Strasbourg.

Référence Décret	Objet
modifié	
Décret 92-352 du 01 avril 1992 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.
Décret n°92-158 du 20 février 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.
Décret n°94-1159 du 26 décembre 1994	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).
Décret n° 2002-1359 du 13 novembre 2002	Décret fixant la consistance du RFN.
Décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié	Décret relatif à l'utilisation du réseau ferré national.
Décret n°2005-1158 du 13 septembre 2005 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° 2006-369 du 28 mars 2006 modifié	Décret relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire.
Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié	Décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.
Décret n° 2007-1867 du 26 décembre 2007	Décret relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes.
Décret n° 2008-1347 du 17 décembre 2008	Décret relatif à l'information et à la formation des travailleurs sur les risques pour leur santé et leur sécurité.
Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010	Décret relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire modifiant le décret 2006-1279 du 19 octobre 2006.
Décret n° 2014-121 du 11 février 2014 version consolidée au 30 juin 2014	Décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire
Décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015	Décret fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Référence Décret	Objet
Décret 2015-143 du 10 février 2015	Décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire

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 12 août 2008	Arrêté pris en application de l'article 13 du décret n°2006-1279 modifié du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le RFN.
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 novembre 2010	Arrêté relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples et modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national et l'arrêté du 28 avril 2004 relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national.

Référence Arrêté	Objet
Arrêté du 30 novembre 2010	Arrêté fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et a réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national
Arrêté du 19 mars 2012	Arrêté fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national
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 »)
Arrêté du 13 avril 2015	Arrêté fixant les modalités particulières d'application aux réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national des dispositions des titres II et V du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, fixant les caractéristiques de l'inscription d'identification prévue à l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 précité et fixant les conditions et modalités d'application des arrêtés prévus par le décret du 19 octobre 2006 précité
Arrêté du 7 mai 2015	Arrêté relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire
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

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
IISR	Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 7 juin 1977 (version consolidée au 9 août 2009)

Référentiels SNCF

Référence	Version	Objet
IN 1482	05/10/2005	Signaux – Titre I : Signalisation au sol (limite du PAS en interface avec le RFN)
IN 1709	05/03/96	Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires : 1500 V courant continu ou 25000 V courant alternatif monophasé
IN 3780	/	Descriptif des principes de maintenance des voies de port transférées.

*Textes cités dans la section 2 de **l'annexe 1 de l'arrêté du 23 juin 2003** 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...).

Référence	Version	Objet
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 PAS

Documents principaux du PAS

Référence document	Objet
Convention de Raccordement entre RFF et PAS et textes SNCF annexés à cette convention	Définit les conditions techniques et financières particulières du raccordement des VPF du PAS au RFN propriété de RFF. 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 ainsi que les conditions financières de mise en œuvre.
Document de Référence du Réseau (DRR)	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 PAS et des Opérateurs Portuaires à mettre en œuvre, faire appliquer et maintenir, un système qualité conforme aux exigences fixées par le PAS
Registre de notification de remise de la documentation	Permet la traçabilité des documents transmis par le PAS aux OP habilités sur le RFP (remise de la documentation et accusé de réception).
Registre de présentation des installations	Permet la traçabilité de la formation des OPF à la configuration des dessertes qu'ils réalisent.
Plan d'actions 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 PAS.
Rapports d'enquête	Suite à un incident ou à un accident, un rapport d'enquête incluant tous les éléments (indicateur de lieux, causes, conséquences, mesures prises) nécessaires à son appréciation par l'EPSF sera établi. Ce rapport alimente le Retour d'Expérience (REX)
Tableau de contrôle des performances contractuelles de l'OPE et des OPM	Permet au PAS de vérifier la capacité de l'OPE et des OPM à respecter ces exigences et performances contractuelles définies dans le CCTP et autres pièces du marché.
Rapport annuel sécurité	Rapport traçant l'ensemble des documents (indicateurs, liste des accidents et incidents, analyse des causes et des responsabilités, mesures correctives et actions à mener) ayant trait à la sécurité du RFP. Elaboré par l'OPE et l'OPM, il est soumis au PAS, qui le transmet à l'EPSF.

Instructions locales d'exploitation (ILE)

Titre	Objet
Installations de sécurité (consigne rose)	Décrit de façon générale les moyens de contrôles, les signaux, les appareils de voie et les enclenchements électriques d'un 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 équipement, installations de sécurité ». <i>Déclinaison des IN 1585, 1586 et 1587 (pour information)</i>
Installations de traction électrique (consigne bleue)	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, des évolutions 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 RFN-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 suite à un incident afférent aux Matières Dangereuses.

Consignes communes PAS / ITE

Titre	Objet
CC MTS	Fixe les conditions de desserte et de circulation des engins moteurs appartenant à la société SOMES sur les voies du PAS situées sur la rive Est du Bassin des Remparts et côté rue de Dunkerque.
CC SMA	Fixe les conditions de circulation de l'engin rail-route de la Société des Malteries d'Alsace sur les voies du PAS situées sur la rive Est du Bassin du Commerce ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC GMS	Fixe les conditions de circulation du tracteur rail-route appartenant au Grands Moulins de Strasbourg sur les voies du PAS situées à proximité de la rue Lubeck ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC RUBIS	Fixe les conditions de circulation de l'engin rail-route de la Société RUBIS stockage sur les voies du PAS 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 circulation de l'engin rail-route de la Société ARMBRUSTER sur les voies du PAS situées sur la rive Ouest du Bassin de l'industrie ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.
CC ESKA Minoterie	Fixe les conditions de circulation de l'engin rail-route de la Société ESKA sur les voies du PAS 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 PAS situées sur la rive Ouest du Bassin René Graff ainsi que les mesures de sécurité à appliquer par cette société.

ANNEXE 4. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DE L'OPE

Référence document	Objet
Imprimés de sécurité	<p>Le RSE ou 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.</p> <p>Liste des imprimés de sécurité à disposition de l'OPE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bulletins de franchissement des signaux, - Bulletins de signalement (barrières brisées, marche prudente...), - Carnet de Demande de Protection Graissage (DPGR), - Carnet de dérangement, - 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 agents E, - Registre de cantonnement.
Rapport mensuel d'activité	<p>Rapport regroupant l'ensemble des productions d'informations spécifiques à chacune des activités réalisé par l'OPE qui le transmet trimestriellement au PAS. Il est scindé en deux fascicules, le premier traitant des aspects généraux, plannings et techniques, et le second se concentrant sur les aspects financiers, gestion des risques et gestion contractuelle.</p>
Plan d'actions	<p>Déclinaison par l'OPE des actions conduites pour respecter les objectifs fixés dans le plan d'actions annuel du PAS et qui permet de suivre les actions communes PAS/OPE.</p>
Suivi individuel des Agents	<p>Outil de gestion des compétences permettant d'apprécier en permanence les connaissances des Agents et de définir les actions nécessaires au maintien d'un bon niveau de sécurité.</p> <p>Il se traduit par un ensemble de mesure de contrôle et de surveillance relatif au système homme – installations – procédures.</p> <p>Il est élaboré puis soumis à l'approbation du PAS avant sa mise en œuvre par l'OPE.</p>

Référence document	Objet
Suivi individuel des Agents	PRINCIPE D'HABILITATION ET CONTRÔLE DES COMPETENCES EDIS 4000
Registre des titres d'habilitations des agents	EDIS 0300
Registre des dangers	Document reprenant l'ensemble des dangers identifiés, liés à la gestion de l'infrastructure. Le registre des dangers liste les dangers, leurs origines, ainsi que les moyens de maîtrise de ces dangers

ANNEXE 5. RECAPITULATIF DES DOCUMENTS DES OPM

Référence document	Objet
Référentiels de maintenance	Définit les modalités de surveillance, les procédures de maintenance et de relève d'incidents prenant en considération le contexte des Voies Ferrées Portuaire.
Plans annuels de maintenance	Font apparaître, pour chacune des installations et équipements, le détail des tâches de maintenance et d'entretien, la localisation de l'opération, le niveau de qualification requis et le nombre de personnels. Ces plans, élaborés par les OPM, sont soumis à l'approbation du PAS.
Imprimés de sécurité	Le RSE ou 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 des OPM : - Carnet 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 mises hors tension à l'usage du personnel non spécialisé.
Rapport mensuel d'activité	Rapport regroupant l'ensemble des productions d'informations spécifiques à chacune des activités réalisé par l'OPM qui le transmet mensuellement au PAS. Il est scindé en deux fascicules, le premier traitant des aspects généraux, plannings et techniques, et le second se concentrant sur les aspects financiers, gestion des risques et gestion contractuelle.
Plan d'actions	Déclinaison par l'OPM des actions conduites pour respecter les objectifs fixés dans le plan d'actions annuel du PAS et qui permet de suivre les actions communes PAS/OPM.
Suivi individuel des Agents	Outil de gestion des compétences permettant d'apprécier en permanence les connaissances des Agents et de définir les actions nécessaires au maintien d'un bon niveau de sécurité.

Référence document	Objet
	<p>Il se traduit par un ensemble de mesure de contrôle et de surveillance relatif au système homme – installations – procédures.</p> <p>Il est élaboré puis soumis à l’approbation du PAS avant sa mise en œuvre par l’OPM.</p>
Suivi individuel des Agents	<p>PRINCIPE D’HABILITATION ET CONTRÔLE DES COMPETENCES</p> <p>EDIS 4000</p>
Registre des titres d’habilitations des agents	<p>EDIS 0300</p>
Registre des dangers	<p>Document reprenant l’ensemble des dangers identifiés, liés à la gestion de l’infrastructure. Le registre des dangers liste les dangers, leurs origines, ainsi que les moyens de maîtrise de ces dangers</p>

ANNEXE 6. GLOSSAIRE

Définitions des termes, et abréviations conventionnelles, utilisés dans le domaine de la sécurité ferroviaire :

Termes	Significations
Accident	Tout événement ou succession d'événements 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 de ou tout 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, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; on entend par "importants dommages" des dommages qui peuvent être immédiatement 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 (défaillance du contrôle de certaines Installations Sécurité, etc.).
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 (principes, règlements, procédures), 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 PAS auprès des différentes autorités administratives et des services de secours en opération sur les lieux de l'incident ou de l'accident ; il est chargé de lancer les avis et de faire prendre immédiatement par la gare du lieu de l'accident les mesures immédiates de protection réglementaires.
Circulation	Dénomination recouvrant l'ensemble des mobiles ferroviaires (trains, évolutions, manœuvres, Trains de TravailX, etc.).
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
Collision	Impact entre un véhicule ferroviaire incorporé dans une circulation et, soit un autre véhicule ferroviaire incorporé dans une autre circulation (nez à nez,

Termes	Significations
	rattrapage ou prise en écharpe), soit un obstacle en dehors des Passages à Niveaux et des Traversées Routières.
Consigne rose	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.
Contrôle	Activité de mesure, d'examen ou de vérification d'une ou de plusieurs caractéristiques d'un produit, d'une prestation ou d'un service en vue d'en établir sa conformité par rapport à des exigences spécifiées.
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
DDSP	Direction Départementale de Sécurité Publique
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 PAS 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
EIC	Etablissement Infra-Circulations
Entreprise Ferroviaire (EF)	Une entreprise ferroviaire au sens de la directive 2004/49/CE et toute autre entreprise à statut public ou privé, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ceci englobe également les entreprises qui fournissent uniquement la traction.
Engin moteur	Véhicule ferroviaire ayant la capacité de se déplacer par ses propres moyens, notamment les machines (locomotives, locotracteurs) et les draisines.
Enquête	Une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la

Termes	Significations
	détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité.
EPa	Enclenchement de Parcours
EPSF	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (créé par la loi du 5 janvier 2006).
Equipement (ou constituant) critique pour la sécurité	Equipement (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.
Equipements d'infrastructure	Ensemble des Installations de Sécurité et des installations techniques d'infrastructure.
Evolution	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, 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, quelle que soit par ailleurs sa désignation administrative, « 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 (PAS) – Gestionnaire d'Infrastructure	Entité chargée de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des Installations de Sécurité et des installations techniques des VFP.
SNCF Réseau	Entité (SNCF) chargée de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des Installations de Sécurité et des installations techniques du RFN.
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 et du DPSE à titre permanent ou temporaire.
Instructions Locales	Elles apportent, le cas échéant, des précisions aux ILE.

Termes	Significations
Opérationnelles (ILO)	
Incident	Tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité d'exploitation.
Infrastructure ferroviaire	<p>La totalité des voies et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires pour assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation.</p> <p>L'infrastructure ferroviaire se compose des éléments suivants, pour autant qu'ils fassent partie du RFP, à l'exception des voies situées à l'intérieur des ateliers de réparation du matériel et des dépôts ou garages d'engins de traction, ainsi que des embranchements particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terrains, • Corps et plate-forme de la voie, notamment remblais, tranchées, drains, rigoles, fossés maçonnés, aqueducs, murs de revêtement, plantations de protection des talus, etc., <ul style="list-style-type: none"> ○ quais à marchandises, ○ accotements et pistes, ○ murs de clôture, haies vives, palissades. • Ouvrages d'art : ponts, ponceaux et autres passages supérieurs. • Passages à niveau, y compris les installations destinées à assurer la sécurité de la circulation routière, • Superstructure, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ○ rails, rails à gorge et contre-rails, ○ traverses et longrines, petit matériel d'assemblage, ballast, y compris gravillon et sable; appareils de voie. • Chaussées des cours à marchandises, y compris les accès par route, • Installations de Sécurité, de signalisation et de télécommunication de pleine voie, de gare, y compris installations de production, de transformation et de distribution de courant électrique pour le service de la signalisation et des télécommunications : bâtiments affectés aux dites installations. • Installations d'éclairage destinées à assurer la circulation des véhicules et la sécurité de cette circulation, • Installations de transformation et de transport de courant électrique pour la traction des circulations ferroviaires : sous-stations, lignes d'alimentation entre les sous-stations et les fils de contact, caténaires et support, • Bâtiments affectés au service des infrastructures
Inspection	Activité de surveillance, vérification et suivi de l'état des procédures, méthodes, conditions d'exécution en vue de s'assurer du respect des exigences spécifiées

Termes	Significations
	pour la sécurité et la qualité.
Installations de Sécurité	Ensemble reprenant les installations de signalisation (y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle), 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 Electrique (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, caténaies, 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	Le RSE ou 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 exerçant des fonctions de sécurité, le texte des dépêches devant néanmoins toujours être énoncé en entier.
L.M.Tr (livret de la marche des trains)	Document composé des fascicules horaires (FH) et des renseignements techniques (RT) à l'usage des conducteurs. Les RT renseignent les conducteurs sur les particularités d'exploitation de la ligne.
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.).
Mancœuvre	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.
MC	Maintenance Corrective
Marchandises dangereuses	Matière ou un objet qui, par ses caractéristiques physico-chimiques (toxicité,

Termes	Significations
(MD)	réactivité ...) peut présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement. Ces marchandises peuvent être transportées sous forme liquide ou solide. Ces substances ont souvent une concentration et une agressivité supérieures à celles des usages domestiques. Le transport des marchandises dangereuses est règlementé par l' arrêté du 29 mai 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie terrestres (dit « Arrêté TMD »).
Modification substantielle d'un système ou sous-système existant	Toute modification nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité ou, en l'absence d'un tel dossier, toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du système ou sous-système ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles ou non encore autorisée dans une configuration comparable.
MPC	Maintenance Préventive Conditionnelle
MPS	Maintenance Préventive Systématique
MQ	Manuel Qualité
Obstacle	Tout ce qui peut se trouver à l'intérieur du gabarit à l'exception des personnes, notamment les matériels roulants autres que des circulations (engins de manœuvres, trains de travaux, engins ferroviaires de travaux, ...) et les objets fixes (heurtours, ...) ou engageant provisoirement le gabarit (arbres, rochers, animaux, véhicules routiers sur un passage à niveau ou en tout autre point, etc.).
OLERON	Outil Local pour l'Exploitation et la Régulation des circulations
Opérateur Portuaire Ferroviaire (OPF)	Terme désignant à la fois les Entreprises Ferroviaires (EF) et les entreprises non titulaires d'un certificat de sécurité sur le RFN, dont l'activité est la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer se limitant aux emprises du réseau ferré portuaire du PAS.
Opérateur Portuaire (OP)	Terme regroupant à la fois les OPF, les exploitants et les mainteneurs de l'infrastructure.
Opérateur Portuaire exploitation (OPE)	Entreprise ou groupement d'entreprise chargé par délégation du PAS de l'exploitation des voies du Réseau Ferré Portuaire.
Opérateur Portuaire Maintenance (OPM)	Entreprise ou groupement d'entreprise chargé par délégation du PAS de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire du Réseau Ferré Portuaire.
PAM	Plan Annuel de Maintenance
PAS	Port Autonome de Strasbourg.
Passage à niveau (PN)	Passage à Niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer autorisé par le PAS ; est considérée comme route toute voie publique ou privée ouverte à la circulation de personnes ou de véhicules ; Les PN sont équipés en fonction de leur dangerosité, cet équipement pouvant être constitué :

Termes	Significations
	<ul style="list-style-type: none"> • de croix de St-André complétées ou non de panneaux imposant l'arrêt des circulations routières du type STOP, • de dispositifs de Signalisation Automatique Lumineuse et sonore destinés aux usagers de la route, complétés ou non de barrières ou demi barrières, commandés à pied d'œuvre ou par radio à distance.
Personnel, agent	Employé travaillant dans l'exercice de ses fonctions pour le compte d'un exploitant, d'un sous-traitant ou d'un prestataire.
PMD	Plan Marchandises Dangereuses
Poste d'aiguillage	Installation d'infrastructure comportant la manœuvre de signaux et éventuellement d'appareils de voie. Certains groupes de leviers de commande, sous la dépendance d'un poste, sont désignés « Point ».
Quasi incident	Evènement 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, etc.).
RAT - Reconnaissance de l'aptitude au transport	Opération, réalisée par du personnel spécifiquement formé et habilité, consistant à effectuer un examen visuel, de chaque côté, des véhicules ferroviaires et de leurs chargements, afin de s'assurer que les envois 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 à un GI et/ou gérée par lui.
Responsable Circulation	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, responsable de la sécurité des circulations et de l'organisation opérationnelle du mouvement des trains, des évolutions et des manœuvres
Responsable de la gestion de l'infrastructure	La ou les personnes 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.

Termes	Significations
RFN	Réseau Ferré National.
RFP	Réseau Ferré Portuaire.
Risques ferroviaires	Ensemble des risques professionnels spécifiques engendrés par les circulations ferroviaires et par les installations électriques ferroviaires.
SAM	Signal d'Arrêt à Main
Sécurité de l'exploitation	Ensemble des dispositions que prennent les exploitants, en application de la réglementation en vigueur, afin de maîtriser en toutes circonstances la sûreté de fonctionnement du système, et notamment les défaillances des constituants critiques pour la sécurité du système ferroviaire.
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 Exploitation Commerciale.
Système de signalisation	Ensemble comprenant les ordres et informations relatifs à la circulation donnés au Conducteur et/ou à l'automatisme embarqué, ainsi que les formes et supports physiques utilisés (installations de signalisation). Il peut notamment être utilisé pour délivrer les informations relatives aux vitesses, au gabarit,...
Système ferroviaire	Ensemble des sous-systèmes pour les domaines structurels et fonctionnels, tels qu'ils sont définis dans la gestion et l'Exploitation du système dans son ensemble.
Train	Engin moteur ou groupe d'engins moteurs remorquant ou non un ou plusieurs véhicules, circulant en suivant une marche tracée, ou en marche indéterminée, ou bien selon un régime spécial (trains de travaux, draisines,...).
Train de travaux (TTX)	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 à toutes les exigences de compatibilité avec les caractéristiques de l'infrastructure de par ses dimensions, son poids ou son conditionnement, et qui de ce fait ne peut être admis que sous réserve de conditions techniques ou d'exploitation particulières.
TSM	Tableau de Succession des Manœuvres
TST	Tableau de Succession des Trains

Termes	Significations
Véhicule ferroviaire	Matériel mobile roulant exclusivement sur rails ; on distingue les engins moteurs et les véhicules remorqués (wagons, engins moteurs « remorqués en véhicule » ne participant pas à la traction).
Voies Ferrées Portuaires (VFP)	Ensemble des voies ouvertes à la circulation publique parmi celles du RFP - tout Conducteur y observe la marche en manœuvre (sauf dispositions plus restrictives)
Zone dangereuse	Zone de danger ferroviaire dans laquelle un travailleur, l'outillage ou le matériel qu'il manipule peut être heurté ou accroché 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 : <ul style="list-style-type: none"> • une continuité électrique lorsqu'il est fermé, • d'interrompre une 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, ... ainsi que toutes les pièces intercalées entre ces éléments et les isolateurs séparant les parties sous tension des supports ou les caténaires entre elles, jusqu'aux appareils d'interruption ou aux transformateurs séparant les installations annexes qu'elle alimente (réchauffeur d'aiguilles, ...). Les caténaires sont classées en deux catégories : <ul style="list-style-type: none"> • les caténaires primaires dont l'exploitation est assurée par le régulateur sous-station, • les caténaires secondaires dont l'exploitation est assurée par l'agent sécurité-électrique.
Central sous-stations (CSS)	Poste à partir duquel le Régulateur Sous-Stations (RSS) : <ul style="list-style-type: none"> • 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 (rails de roulement, connexions électriques, ...) 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.

Termes	Significations
Circulation électrique	Toute circulation comportant au moins un pantographe (engin moteur électrique, Wagon 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 et de préciser 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.
Disjoncteur (D.)	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 caténares secondaires.
Feeder d'alimentation	Conducteur, (ou groupe de conducteurs) 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.
Installation annexe	Installation telle que réchauffage d'aiguilles, pré conditionnement, alimentation de station radio, etc. alimentée par intermédiaire des caténares mais ne faisant pas partie des Installations de traction électriques dont elle est séparée par un appareil d'interruption ou un transformateur.
Interrupteur (I.)	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 (Sr)	Ensemble des installations alimentées normalement par un ou plusieurs disjoncteurs.

Termes	Significations
Secteur circulation	Sous ensemble d'une ligne disposant des installations permettant de modifier l'ordre de circulation des trains.
Section commutable	Partie de caténaire pouvant être alimentée sous des tensions différentes.
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.
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'ouverture, 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 des caténaires, <ul style="list-style-type: none"> ▪ la notification des consignations C, ▪ le traitement des incidents (coupure d'urgence, avarie,...).
Sous-secteur (S.Sr.)	Certaines sections élémentaires ou groupes de sections élémentaires faisant partie d'un même secteur et pouvant être isolés 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 8. COMPETENCES DU CHSCT DU PAS

Annexe 1 à la notice explicative

Compétences du CHSCT du PAS

Extrait de l'article 2 de l'annexe 3 au statut du personnel du PAS

2.1. Le CHSCT a pour rôle :

- de contribuer à la protection de la santé physique et mentale et de la sécurité ;
- de contribuer à l'amélioration des conditions de travail, notamment en vue de faciliter l'accès des femmes à tous les emplois et de répondre aux problèmes liés à la maternité ;
- de veiller à l'observation des prescriptions légales prises en ces matières.

2.2. Le CHSCT est consulté sur :

- les projets d'aménagement et de transformation importants modifiant les conditions de travail, de santé et de sécurité, et notamment avant toute évolution significative des postes de travail découlant d'une modification de l'outillage, d'un changement de produit ou de l'organisation du travail, et dans tous les cas, avant toute modification des cadences et des normes de productivité liées ou non à la rémunération du travail ;
- les projets importants visant à introduire de nouvelles technologies susceptibles d'avoir des conséquences sur la santé et la sécurité ;
- les mesures générales à prendre en vue de faciliter l'adaptation des postes et conditions de travail, notamment en faveur des agents handicapés ou en état de grossesses ;
- les projets de tous documents se rattachant à ses missions, et notamment les règlements, et de consignes en matière de santé et de sécurité.

2.3 Le CHSCT procède à l'analyse des risques professionnels auxquels sont exposés les agents et tient compte de leurs observations et suggestions consignés sur les registres dédiés mis à disposition sur les différents sites. À cette fin, le CHSCT bénéficie d'un droit d'accès et de visite de tous les locaux et installations du Port autonome.

2.4. Le CHSCT peut être saisi ou saisir le Comité du personnel pour examen de toute question dans les matières relevant de sa compétence.

2.5. Le CHSCT doit procéder à une enquête à l'occasion de chaque accident de service ou maladie professionnelle ou à caractère professionnel et informe le comité du personnel de ses conclusions et des suites qui leur sont données.

- 2.6. Le CHSCT peut demander à entendre le chef d'un établissement voisin dont l'activité expose les agents à des nuisances particulières. Il est informé des suites réservées à ses observations.
- 2.7. Le directeur général peut convoquer des experts à son initiative ou à la demande des représentants du personnel dans les cas prévus aux articles R. 4614-6 du Code du travail.
- 2.8. Le CHSCT peut faire appel à titre consultatif au concours de toute personne qualifiée à la majorité des membres présents ayant voix délibérative.
- 2.9. En outre, lors de chaque réunion du comité, le président est assisté en tant que de besoin par le ou les agents de l'établissement exerçant des fonctions de responsabilité et intéressés par les questions ou projets de textes soumis à l'avis du comité.

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

Formateurs OPM :

- Ansel Pascal
- Desee Pierre

Formateur OPE :

- Dubois Tony

Evaluateurs OPM :

- Ansel Pascal
- Desee Pierre

Evaluateurs OPE :

- Dubois Tony

ANNEXE 10. LISTE DES TSAE IDENTIFIEES PAR LE PAS

Tableau des TSAE :

N° TSAE Organisationnelle / Opérationnelle	Définition de la TSAE par le P.A.S.	Détermination des Pré-acquis, capacités et connaissances professionnelles nécessaires pour accomplir la tâche définie	Définition des exigences minimales nécessaires concernant l'adaptation au poste de travail	Procédure de délivrance de l'autorisation à la TSAE opérationnelle, valable 2 ans	Dispositif de suivi individuel mis en place pour veiller les compétences nécessaires à la TSAE
1 OPERATIONNEL <i>Sous-traitant</i>	Organiser le mouvement des trains en opérationnel	Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré- acquis. Niveau d'expérience ferroviaire. Connaissances générales et interférence des acteurs du système ferroviaire en place. Evaluation des besoins en formation externe.	Etre accompagné 3 journées en opérationnel. Se familiariser en binôme à identifier l'emplacement des données propres à l'organisation de l'enchaînement des circulations. Accompagner l'opérateur afin de s'assurer d'identifier chaque circulation sans ambiguïté. Connaître les itinéraires de délestage.	Voir schéma du « Processus global relatif à la délivrance d'une autorisation à réaliser une TSAE opérationnelle » <i>Un KN1 biannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i> <i>Délivrance d'une carte individuelle avec photo, ainsi qu'une attestation.</i> <i>Un registre des agents autorisés est conservé par le sous-traitant du P.A.S.</i>	<i>Un KN1 biannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i> <i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i> <i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i> <i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i>
2 OPERATIONNEL <i>Sous-traitant</i>	Gérer les installations de traction électrique	Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré- acquis. Niveau d'expérience ferroviaire. Connaissances générales et interférence des acteurs du système	Etre accompagné 2 journées en opérationnel. Connaître le domaine électrifié et les règles d'exploitation des trains avec pantographes. Participer à la gestion des installations de traction électrique et leur mise hors tension de façon rapide.	Voir schéma du « Processus global relatif à la délivrance d'une autorisation à réaliser une TSAE opérationnelle » <i>Un KN1 biannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i> <i>Délivrance d'une carte individuelle avec photo, ainsi qu'une attestation.</i>	<i>Un KN1 biannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i> <i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i> <i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i> <i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i>

		<p>ferroviaire en place, notamment la partie caténaire géré par le RSS.</p> <p>Evaluation des besoins en formation externe.</p>	<p>Participer à la consignation de la caténaire, en relation avec le RSS régional.</p> <p>Maîtriser les mesures afin de retenir les trains avant une zone de danger.</p> <p>Réaliser un exercice concernant les conditions de reprise.</p> <p>Présenter à l'opérateur le guide d'urgence pour les A.C.</p>	<p><i>Un registre des agents autorisés est conservé par le sous-traitant du P.A.S.</i></p>	
<p>3 ORGANISATION</p> <p><i>Sous-traitant</i></p>	<p>Présenter le RFP à tout nouvel exploitant souhaitant exercer une première activité (Connaissance ligne) ou suite à interruption supérieure à 24 mois consécutifs</p>	<p>Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis.</p> <p>Niveau d'expérience ferroviaire.</p> <p>Connaissance générales du RFP.</p> <p>Connaissances précises des règles d'exploitation du RFP.</p> <p>Maîtriser les textes de références (RSE, DRR, ILE).</p>	<p>Comprendre et appréhender le RFP du point de vue du chef de la manœuvre, (terrain).</p> <p>Se repérer sur le RFP lors de l'évolution du train.</p> <p>Savoir communiquer les informations importantes par radio.</p> <p>Etre accompagné sur une visite de ligne Nord et une visite de ligne Sud en cabine.</p> <p>Coordonner et réaliser la présentation de telle sorte que l'EF en tire tous les enseignements.</p> <p>Délivrer le récépissé signé par les exploitants ferroviaires et le transmettre au P.A.S.</p>		<p><i>Un KN1 triannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i></p> <p><i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i></p> <p><i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i></p> <p><i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i></p> <p><i>Une visite sur le terrain des points remarquables du RFP.</i></p>
<p>4 ORGANISATION</p> <p><i>Sous-traitant</i></p>	<p>Coordonner les activités pour toute intervention sur l'infrastructure ferroviaire, incompatible avec la circulation des trains</p>	<p>Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis.</p> <p>Niveau d'expérience ferroviaire.</p> <p>Connaissances générales et interférence des acteurs du système ferroviaire en place.</p> <p>+ Evaluation des besoins en formation</p>	<p>Etre accompagné 4 journées dans la maîtrise des consignes opérationnelles précisant les procédés à mettre en œuvre afin de fermer un domaine protégé.</p> <p>Réaliser un exercice de fermeture de domaine afin de rendre ce dernier compatible avec l'exploitation</p> <p>Ces travaux sont organisés en un ensemble coordonné d'activités réalisées conformément aux normes et</p>		<p><i>Un KN1 triannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i></p> <p><i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i></p> <p><i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i></p> <p><i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i></p>

		<p>externe.</p> <p>Maîtriser la chaîne complète : procédures, informations, vérifications, correspondant aux missions de travaux.</p>	<p>aux règles de l'art techniques appropriées.</p> <p>Mettre en œuvre la communication dédiée, en participant à sa diffusion selon les acteurs identifiés.</p>		
<p>5</p> <p>ORGANISATION</p> <p><i>Sous-traitant</i></p>	<p>Programmer les travaux effectués sur l'infrastructure ferroviaire</p>	<p>Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis.</p> <p>Niveau d'expérience ferroviaire.</p> <p>Connaissances générales et interférence des acteurs du système ferroviaire en place.</p> <p>+</p> <p>Evaluation des besoins en formation externe.</p> <p>Maîtriser la chaîne complète : procédures, informations, vérifications, correspondant aux missions de travaux et à la gestion des risques associés.</p>	<p>Accompagner l'opérateur 3 journées.</p> <p>S'exercer à programmer et communiquer avec les différents acteurs identifiés.</p> <p>Maîtriser le retrait de l'exploitation d'un équipement.</p> <p>Réaliser un exercice afin d'assurer la sécurité de l'exploitation et des personnels sur la zone de travail et à ses abords.</p> <p>Mettre ou remettre en service un équipement d'infrastructure, avec ou sans restrictions.</p> <p>Accompagner l'opérateur dans la coordination des différentes mesures visant à sauvegarder le niveau de sécurité.</p>		<p><i>Un KN1 triennuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i></p> <p><i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i></p> <p><i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i></p> <p><i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i></p>
<p>6</p> <p>ORGANISATION</p> <p><i>P.A.S.</i></p> <p>+</p> <p><i>Sous-traitant</i></p>	<p>Organiser la maintenance et le contrôle de l'infrastructure</p>	<p>Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis.</p> <p>Connaissances générales et interférence des acteurs du système ferroviaire en place.</p> <p>+</p> <p>Evaluation des besoins en formation externe.</p> <p>Maîtriser les bases du contrôle et de l'audit.</p>	<p>Accompagner l'opérateur 3 journées, dont 1 sur le terrain.</p> <p>Expliquer l'intérêt et les enjeux des modifications du RFP.</p> <p>Présenter les différentes notions de maintenance, par la réalisation de pré-visites ADV et voie courante.</p> <p>Maîtriser les volumes déplacés sur le RFP afin d'y associer une vitesse -train, et</p>		<p><i>Un KN1 biennuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i></p> <p><i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i></p> <p><i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i></p> <p><i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i></p>

		Traiter les remontées des NC	un niveau de maintenance cohérent. Maîtriser les risques ferroviaires par la mise en place d'une maintenance adaptée, guidée par les REX suite aux contrôles et audits. Réaliser un exercice		
7 ORGANISATION P.A.S. + Sous-traitant	Rédiger et valider les documents de références propres à la Sécurité du RFP	Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis. Niveau d'expérience ferroviaire. Connaissances précises et interférence des acteurs du système ferroviaire en place. + Evaluation des besoins en formation externe. Maîtriser la chaîne complète : procédures, informations, vérifications, correspondant à toutes les missions sur le RFP. Comprendre et connaître les textes légaux majeurs.	Accompagner l'opérateur 3 journées lors d'une revue des ILE provoquée pour l'adaptation au poste. Présenter les enjeux d'une rédaction claire, précise et formalisée des textes régissant les règles d'exploitation et de sécurité du RFP. Etre accompagné par un travail collégial de remonté d'information et de relecture. Savoir intégrer lors de la rédaction de nouvelles versions, les modifications validées par le P.A.S. Réaliser un exercice afin de communiquer aux utilisateurs les documents à jour et collecter les accusés de réception.		<i>Un KN1 biannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i> <i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i> <i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i> <i>Une demi-journée de formation continue, formalisée par un test de type QCM.</i>
8 ORGANISATION P.A.S. + Sous-traitant	Réaliser les études de conception ou modification de l'infrastructure ferroviaire	Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis. Niveau d'expérience ferroviaire. Connaissances précises et interférence des acteurs du système ferroviaire en place. + Evaluation des besoins en formation externe.	Accompagner l'opérateur 1 journée. Expliquer les enjeux des modifications sur un RF. Veiller au maintien du niveau de sécurité par la réalisation de projet à venir. (Exercice) Présenter les volumes déplacés sur le RFP et les besoins définissant le patrimoine ferroviaire nécessaire à une exploitation		<i>Un KN1 triannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i> <i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés ou d'urgence seront particulièrement testés.</i> <i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i> <i>Une demi-journée de formation continue.</i>

		<p>Comprendre et connaître les textes légaux majeurs.</p> <p>Notamment l'arrêté 402R2013 traitant de la réalisation des MSC.</p> <p>Connaître les techniques de TP ferroviaires, et disposer d'une bonne connaissance des différents éléments interagissant sur le RFP : PN, Voirie, VF, OA, etc.</p>	à risque maîtrisé et acceptable.		
<p>9</p> <p>Organisationnelle</p> <p>P.A.S.</p>	<p>Contrôler le niveau de sécurité de ses activités</p>	<p>Le groupe de travail P.A.S. a évalué les besoins, connaissances théoriques et pré-acquis.</p> <p>Niveau d'expérience ferroviaire.</p> <p>Connaissances précises et interférence des acteurs du système ferroviaire en place.</p> <p>+</p> <p>Evaluation des besoins en formation externe.</p> <p>Comprendre et connaître les textes légaux majeurs en rapport avec la sécurité.</p> <p>Maîtriser le reporting mensuel, et annuel afin de pouvoir identifier les points de fragilité.</p> <p>Tenir à jour la pertinence des indicateurs choisis.</p> <p>Rédiger le R.A.S.</p> <p>Savoir définir des objectifs sécurité et en faire découler le tableau d'actions correctives</p>	<p>Accompagner l'opérateur 2 journées afin de le familiariser avec les remontées d'informations, NC, et les traduire en tendance.</p> <p>S'exercer à maîtriser l'information pertinente et savoir l'intégrer aux indicateurs à dispositions tels que définis par le SGS du P.A.S.</p> <p>S'exercer à définir des actions correctives qui découleraient de points de fragilité identifiés.</p> <p>Passer en revue le R.A.S. de l'année précédente afin de mieux comprendre la pertinence des indicateurs sécurité, et leur alimentation respective.</p>		<p><i>Un KN1 triannuel en situation par un évaluateur externe au P.A.S.</i></p> <p><i>Lors de cette évaluation en situation, les modes dégradés, perturbés (pour lesquels le niveau de sécurité s'abaisse brutalement) seront particulièrement testés.</i></p> <p><i>Un entretien de maintien des connaissances associées.</i></p> <p><i>Une demi-journée de formation continue.</i></p>



PAS

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION (R.S.E.)

PARTIE B

EXIGENCES ET PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

-

RÉSEAU FERRÉ PORTUAIRE

-

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

0	07-03-2017	Partie intégrante du RSE – Partie B	Cf. page 2 – Partie A	Cf. page 2 – Partie A	Cf. page 2 – Partie A
Ind.	Date	Nature des modifications	Réalisé	Vérfié	Approuvé

Sommaire

GENERALITES	6
<i>Objet</i>	6
1.1 SECURITE DE L'EXPLOITATION	6
1.2 REMISE DE SERVICE ENTRE RESPONSABLES-CIRCULATION – CESSATION DE SERVICE	7
1.3 IMPORTANCE DE L'HEURE EXACTE.....	7
TITRE 2. PRINCIPES, REGLES DES CONDUITE ET DE CIRCULATION.....	8
CHAPITRE 2.1 PRINCIPES ET REGLES DE CONDUITE	8
CHAPITRE 2.2 REGLES DE CIRCULATION.....	12
2.2.1 <i>Système de gestion des circulations</i>	12
2.2.2 <i>Spécifications relatives à l'exploitation</i>	13
2.2.3 <i>Règles de circulation des trains et des évolutions</i>	15
2.2.4 <i>Réception des circulations</i>	16
2.2.5 <i>Mesures à prendre pour arrêter et retenir les circulations</i>	17
2.2.6 <i>Incidents de circulation</i>	17
2.2.7 <i>Circulation des trains de travaux et matériels de service</i>	19
2.2.8 <i>Circulation en manœuvre</i>	19
2.2.9 <i>Manœuvre commandées par radio</i>	26
2.2.10 <i>Immobilisation des véhicules et des rames</i>	28
2.2.11 <i>Signalisation portée par les manœuvres</i>	29
2.2.12 <i>Freinage des manœuvres</i>	29
2.2.13 <i>Vitesse limite des manœuvres</i>	30
2.2.14 <i>Manœuvres sur les voies des ITE</i>	30
TITRE 3. VEHICULES - TRAINS	32
CHAPITRE 3.1 GENERALITES.....	32
CHAPITRE 3.2 CIRCULATIONS A DESTINATION DU RFN	32
TITRE 4. SIGNALISATION	33
CHAPITRE 4.1 PRINCIPES ET DISPOSITIONS GENERALES	33
CHAPITRE 4.2 VISIBILITE DE LA SIGNALISATION AU SOL.....	33
CHAPITRE 4.3 EQUIPEMENTS DE SIGNALISATION	34
CHAPITRE 4.4 MODE NOMINAL – FONCTIONNEMENT NORMAL.....	47
CHAPITRE 4.5 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS.....	49
CHAPITRE 4.6 MODE DEGRADE INOPINE – ANOMALIES	50
CHAPITRE 4.7 PROCEDURES D'INTERVENTION DE LA MAINTENANCE ET DE RETOUR AU MODE NOMINAL	51
CHAPITRE 4.8 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION	51
TITRE 5. VOIES ET OUVRAGES D'ART.....	52
CHAPITRE 5.1 CARACTERISTIQUES DES VOIES.....	52
CHAPITRE 5.2 MODE NOMINAL – REGLES DE MAINTENANCE ORDINAIRE.....	52
CHAPITRE 5.3 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES VOIES ET LES ABORDS	56
CHAPITRE 5.4 MODE DEGRADE INOPINE – AVARIE A LA VOIE.....	57
CHAPITRE 5.5 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION	58
TITRE 6. ALIMENTATION EN ENERGIE LECTRIQUE DE TRACTION	60
CHAPITRE 6.1 INSTALLATIONS FIXES DE TRACTION ELECTRIQUE.....	60
CHAPITRE 6.2 MODE NOMINAL – FONCTIONNEMENT NORMAL, MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, MODE DEGRADE INOPINE – AVARIES AUX INSTALLATIONS, ESSAIS	60
TITRE 7. MOYENS DE COMMANDE ET DE CONTROLE DES CIRCULATIONS	63
CHAPITRE 7.1 INSTALLATIONS DE SECURITE.....	63

CHAPITRE 7.2 FONCTIONNEMENT NORMAL DES INSTALLATIONS – REGLES D’UTILISATION	64
CHAPITRE 7.3 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS DE SECURITE ..	73
CHAPITRE 7.4 MODE DEGRADE INOPINE – DYSFONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS	80
CHAPITRE 7.5 MESURES A PRENDRE VIS-A-VIS DES CIRCULATIONS SUSCEPTIBLES DE NE PAS ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE.....	80
CHAPITRE 7.6 MESURES A PRENDRE VIS-A-VIS DES CIRCUITS DE VOIE APRES UNE INTERRUPTION DE TRAFIC DE LONGUE DUREE	81
CHAPITRE 7.7 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION	81
TITRE 8. DISPOSITIFS DE CONTROLE ET DE CONSULTE DES ENGIN MOTEUR	82
CHAPITRE 8.1 INDICATEUR DE VITESSE	82
TITRE 9. GESTION DES COMMUNICATIONS	83
CHAPITRE 9.1 DISPOSITIFS ET MOYENS DE COMMUNICATION - REGLES D’EMPLOI.....	83
CHAPITRE 9.2 GENERALITES ET TYPES DE COMMUNICATION	84
CHAPITRE 9.3 MODE NOMINAL – FONCTIONNEMENT NORMAL.....	85
CHAPITRE 9.4 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS.....	86
CHAPITRE 9.5 MODE DEGRADE INOPINE – DYSFONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS	87
CHAPITRE 9.6 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION	87
TITRE 10. CONDITIONS DE REPRISE DE L’EXPLOITATION APRES UNE INTERRUPTION DE SERVICE	88
CHAPITRE 10.1 GENERALITES	88
CHAPITRE 10.2 ASSURANCES A OBTENIR	88
CHAPITRE 10.3 MESURES A PRENDRE	88
TITRE 11. GESTION DES PASSAGES A NIVEAU	90
CHAPITRE 11.1 GENERALITES.....	90
CHAPITRE 11.2 REGIME (PRINCIPE DE PRIORITE)	90
CHAPITRE 11.3 IDENTIFICATION DES PN.....	90
CHAPITRE 11.4 NIVEAU D’EQUIPEMENT	90
CHAPITRE 11.5 FONCTIONNEMENT EN MODE NOMINAL	91
CHAPITRE 11.6 EXPLOITATION EN MODE DEGRADE DES PN.....	92
CHAPITRE 11.7 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION	95
TITRE 12. MOYENS D’INFORMATION DES UTILISATEURS ET DES TIERS EN MATIERE DE SECURITE2	96
CHAPITRE 12.1 GENERALITES.....	96
CHAPITRE 12.2 CONSIGNES DE SECURITE	96
CHAPITRE 12.3 PLAN DE PREVENTION.....	96
CHAPITRE 12.4 SIGNALISATION - AFFICHAGE.....	97
TITRE 13. INSTALLATIONS NOUVELLES OU MODIFIEES – ESSAIS / MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION	98
CHAPITRE 13.1 PRINCIPES	98
CHAPITRE 13.2 ESSAIS.....	98
CHAPITRE 13.3 ORGANISATION, PREPARATION ET EXECUTION DES ESSAIS	99
CHAPITRE 13.4 CONTROLE ET SUIVI DES ESSAIS.....	99
CHAPITRE 13.5 MISES EN SERVICE – MISE EN EXPLOITATION	100
TITRE 14. SECURITE DES PERSONNES	102
CHAPITRE 14.1 REGLEMENTATION APPLICABLE	102
CHAPITRE 14.2 PREVENTION DES RISQUES LIES AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES	103
CHAPITRE 14.3 PREVENTION DES RISQUES ELECTRIQUES FERROVIAIRES.....	105
CHAPITRE 14.4 PREVENTION DES RISQUES LIES A LA NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES.....	106
TITRE 15. SECURITE DES TIERS ET DE L’ENVIRONNEMENT	107
CHAPITRE 15.1 SECURITE DES CHEMINEMENTS.....	107

CHAPITRE 15.2 PRESENCE DE PERSONNES DANS LES EMPRISES INTERDITES AU PUBLIC.....	107
CHAPITRE 15.3 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....	107
TITRE 16. MOYENS DE LUTTE CONTRE LES ACTES DE MALVEILLANCE POUVANT AFFECTER LA SECURITE	108
CHAPITRE 16.1 MAITRISE DES ESPACES.....	108
CHAPITRE 16.2 ACTIONS DE PREVENTION.....	108

TITRE 1. GENERALITES

2.2.2 Objet

La présente partie « Exigences et Prescriptions techniques du Règlement de Sécurité de l'Exploitation » (RSE) du PAS définit les dispositions générales en vue d'assurer la sécurité des usagers, des personnels, des tiers et la protection de l'environnement lors de l'exploitation des lignes du RFP.

Ces dispositions générales sont traduites par des procédures de sécurité applicables par les agents aptes à l'exercice des tâches de sécurité lors de l'exploitation du système ferroviaire.

L'exploitation comprend les tâches relatives à la gestion des circulations et à la maintenance des infrastructures du RFP.

Au sens du présent document, les éléments constitutifs d'un système ferroviaire sont :

- les installations techniques de l'infrastructure, les Installations de Sécurité et de communication,
- les matériels roulants,
- les procédures,
- les agents qui les mettent en œuvre,
- l'environnement.

CHAPITRE 1.1 SECURITE DE L'EXPLOITATION

La sécurité de l'exploitation vise la prise en compte des risques définis dans le SGS au Titre 2 – Gestion des risques et du changement.

Pour la rédaction des dispositions qu'ils édictent, les Opérateurs Portuaires tiennent compte de l'obligation qui leur est faite d'être en mesure de maîtriser, en toutes circonstances :

- la sûreté de fonctionnement des éléments du système ferroviaire sous leur contrôle,
- les défaillances des constituants critiques de l'infrastructure ou du matériel roulant,
- les effets des événements susceptibles d'être aggravés du fait du milieu ferroviaire (notamment incendie, explosion),
- les risques prévisibles présentés par l'environnement dans lequel les circulations évoluent. Ces risques peuvent être naturels (notamment les intempéries, les inondations, les vents importants...), industriels (notamment chimiques) ou humains (notamment les actes de malveillance). Leur existence doit être connue des exploitants.

Chaque Opérateur Portuaire assure la sécurité de l'exploitation correspondant aux éléments du système ferroviaire placés sous son contrôle : installations, matériels roulants, procédures, personnels...

CHAPITRE 1.2 REMISE DE SERVICE ENTRE RESPONSABLES-CIRCULATION – CESSATION DE SERVICE

Tout Responsable-Circulation cessant son service remet ses fonctions à son successeur et lui transmet les renseignements et les documents nécessaires. Le successeur, en prenant son service, prend connaissance de ces renseignements et documents.

La transmission du service entre Responsables-Circulation a lieu par écrit.

Lorsqu'il remet le service à son successeur par écrit, l'agent qui quitte le service inscrit sur le document prévu à cet effet la mention :

« Remis le service à M..... le (jour et date) à h min », complétée soit par les renseignements utiles à son successeur, soit par la mention R.A.S. (rien à signaler) et signe.

L'agent qui prend le service inscrit :

« Monsieurpris le service le (jour et date) à h min », et signe.

S'il y a interruption du service (nuit et WE) la mention :

« Remis le service » est remplacée par : « Cessé le service le (jour et date) à h min ».

Nota : Les transmissions de service entre les autres Agents sont verbales.

CHAPITRE 1.3 IMPORTANCE DE L'HEURE EXACTE

La bonne exécution du service de la sécurité impose de connaître l'heure exacte. Les Agents d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure chargés de tâches de sécurité, règlent, en conséquence, les montres et, font régler, lorsqu'ils ne le peuvent pas eux-mêmes, les horloges dont ils disposent avec l'horloge du poste d'aiguillage (poste 1 SRH).

TITRE 2. PRINCIPES, REGLES DE CONDUITE ET DE CIRCULATION

CHAPITRE 2.1 PRINCIPES ET REGLES DE CONDUITE

2.1.1 Généralités

La conduite doit être assurée que par du personnel certifié à la tâche de Conducteur de train. Un Agent non autorisé peut toutefois conduire un engin moteur lorsqu'il se trouve en stage de formation pratique, sous la surveillance effective et la responsabilité d'un Conducteur.

Sur l'ensemble du RFP toutes les circulations sont obligatoirement assurées en manœuvre, c'est à dire que le Conducteur d'une manœuvre (ou d'un train de travaux) est constamment guidé par un Chef de la manœuvre (ou un Agent d'accompagnement pour les Trains de Travaux) et lui doit obéissance pour la réalisation de chaque mouvement.

Le Conducteur se conforme aux indications de l'Agent qui le guide mais reste responsable de la conduite et des mesures à prendre en cas d'incident compte tenu notamment des instructions et avis qu'il peut recevoir des autres Personnels. L'Agent qui le guide a autorité sur le Conducteur et est entièrement responsable de son comportement pour l'application des règles de sécurité.

Les règles définies aux alinéas ci-avant ne concernent pas les mouvements des circulations en provenance du RFN et à destination des voies de réception à l'interface « Gare » de Strasbourg pour lesquelles le Conducteur est autorisé à s'avancer jusqu'au garage franc (ou chevron pointe en haut lorsqu'il existe).

2.1.2 Connaissance du RFP

Chaque Opérateur Portuaire détermine le nombre d'Agents (Chef de la manœuvre, Agent de manœuvre, Agent d'accompagnement, ...) qui devront acquérir la connaissance du RFP compte tenu du service à y assurer.

La connaissance du RFP par les Chefs de manœuvre ou Agent de manœuvre porte tout particulièrement sur les itinéraires et ITE empruntées normalement pour le trafic à assurer.

En outre, les Opérateurs Portuaires prennent toutes les dispositions utiles pour maintenir cette connaissance tant que le besoin se justifie. Le maintien de la connaissance peut être assuré par :

- une nouvelle étude ou un nouveau stage pratique,
- une fréquence de travail sur le RFP suffisante.

2.1.3 Équipements et documents embarqués

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de l'exploitation, le Conducteur dispose de tous les documents nécessaires.

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité de la circulation, le Conducteur dispose sur l'engin moteur des équipements et agrès de sécurité lui permettant d'exercer l'ensemble des missions dont il est en charge.

Il est interdit d'altérer le fonctionnement des équipements de sécurité et de contrôle installés sur les engins moteurs ou de chercher à s'affranchir, même momentanément, des obligations matérialisées par ces appareils (en dehors des cas prévus par les règlements, instructions ou guides de dépannage).

Le Conducteur dispose de l'heure précise à bord de l'engin moteur ou être porteur d'une montre qui indique l'heure exacte.

2.1.4 [Admission des personnes dans les postes de conduite](#)

Les personnes admises à prendre place dans les cabines de conduite sont, outre les Agents chargés de guider le Conducteur :

- les Représentants de la fonction publique ou de la force publique, non munis d'autorisation spéciale, mais pouvant justifier de leur identité et de leur mission,
- les Agents dont la présence est justifiée par l'exercice de leurs fonctions (Agent assurant l'assistance du Conducteur, Agent en stage de formation ou d'étude de ligne, Agent formateur, Agent d'accompagnement des trains de travaux, ...),
- les Agents du port autorisés,
- l'encadrement de l'OPF en mission.

Sauf lorsque leur présence dans la cabine occupée par le Conducteur se justifie, les personnes admises sur les engins moteurs, prennent place, autant que possible, dans une autre cabine.

Le nombre maximal de personnes admises à prendre place dans la cabine occupée par le Conducteur ne doit pas dépasser le nombre indiqué en cabine et ne doit pas constituer une gêne pour l'exercice de la fonction de Conducteur.

2.1.5 [Prescriptions et vérifications à appliquer avant la mise en mouvement](#)

Le Conducteur procède aux vérifications, aux essais des équipements et des dispositifs de sécurité de son engin moteur, conformément à ses documents "métier" (Manuel de conduite...).

Le Conducteur s'assure qu'en aval de la cabine de conduite de l'engin moteur, ne se trouve aucun signal d'arrêt ne s'opposant à la mise en mouvement.

2.1.6 [Utilisation des pantographes](#)

Le Conducteur ne commande pas la montée d'un pantographe :

- en marche,
- sans avoir l'assurance que le ou les disjoncteurs sont ouverts.

2.1.7 [Utilisation des sablières](#)

L'attention des OFP est attirée sur le fait que la présence de sable risque de provoquer des perturbations graves dans le fonctionnement des installations.

Sauf en cas de nécessité absolue (freinage d'urgence, démarrage d'une circulation risquant de provoquer un patinage important, ...), le Conducteur n'utilise pas les sablières dans les zones d'aiguilles et à la traversée des PN du RFP.

2.1.8 Usage du sifflet des engins moteurs

Sont désignés sous le terme de « sifflet » les divers appareils avertisseurs sonores des engins moteurs.

Il ne n'est pas fait usage du sifflet sans motif de service.

Outre les cas d'emploi résultant de la signalisation, le Conducteur fait d'office usage du sifflet toutes les fois qu'il se rend compte que l'approche de sa circulation met en danger des personnes qui ne semblent pas prendre en temps utile les dispositions pour se garer.

Lorsque le sifflet cesse de fonctionner en cours de route, le Conducteur est autorisé à poursuivre sa marche en marche prudente dans les zones où l'usage du sifflet est prévu et en tous points où il estime que le passage de la circulation peut constituer un danger.

Il en informe le Gestionnaire des engins-moteur de son entreprise. L'engin avarié est réparé ou remplacé le plus rapidement possible.

2.1.9 Règles de conduite aux abords de certains PN et dans les zones sensibles

Des prescriptions particulières relatives à la conduite sont à appliquer par les Conducteurs aux abords des PN à franchissement conditionnel (observation des feux). Ces règles sont définies au Titre « 4, Signalisation ».

Les Conducteurs redoublent d'attention dans ces zones sensibles.

2.1.10 Surveillance en ligne

Le Conducteur est responsable de l'observation de la signalisation.

Le Conducteur surveille fréquemment tous les appareils de contrôle du poste de conduite qu'il occupe et notamment ceux intéressant la sécurité de la circulation.

Au cours de la marche, le Conducteur veille attentivement à l'état de la voie et est prêt à ralentir ou à s'arrêter selon les circonstances où les signaux qui peuvent survenir.

Le Conducteur qui constate par la position d'une aiguille que la direction ou la voie de circulation donnée ne correspond pas à celle qu'il doit suivre s'arrête avant l'aiguille, et se renseigne auprès du Chef de manœuvre ou du Responsable-Circulation.

Le Conducteur, dans la mesure où la conduite de son engin-moteur le lui permet, surveille sa circulation à chaque démarrage et pendant la marche (notamment après un passage sur un chantier de travaux) afin de déceler des anomalies telles que : véhicule ayant ses freins indument serrés, chauffage de boîte, véhicule en position dangereuse ou déraillé, etc.

Le Conducteur est toujours attentif à un accroissement anormal de la résistance à la traction ou à une dépression dans la conduite générale qu'il n'aurait pas provoquée et qui pourrait être l'indice d'un incident.

2.1.11 Traitement des anomalies en cours de circulation

Lorsqu'un Conducteur n'est plus en mesure de poursuivre l'acheminement de sa circulation, des moyens sont mis en œuvre pour lui porter assistance. En attendant, le Conducteur ne remet pas la circulation en marche sans l'autorisation expresse du Responsable-Circulation ou à défaut de l'Agent auprès duquel il a demandé assistance.

Tout Conducteur d'une circulation en marche qui ressent un choc ou un mouvement anormal (secousse, balancement, ...) ou qui estime qu'il y a danger pour la circulation sur la voie qu'il parcourt, provoque immédiatement l'arrêt de la circulation.

Si l'anomalie constatée peut être imputée à une avarie au matériel roulant, le Conducteur décide si la circulation peut ou non reprendre sa marche et limite le cas échéant la vitesse de celle-ci. Si la circulation ne peut pas reprendre sa marche, le Conducteur avise le Responsable-Circulation.

Lorsqu'un Conducteur s'aperçoit ou présume que sa circulation s'est divisée par suite d'une rupture d'attelage (bris d'un attelage ou décrochement), il provoque aussitôt l'arrêt de sa circulation.

S'il constate une rupture d'attelage, le Conducteur immobilise la deuxième partie dans le respect des règles d'immobilisation définies dans le présent document.

2.1.12 Abandon momentané du poste de conduite – Abandon de l'engin moteur

En marche, le Conducteur ne quitte pas le poste de conduite (sauf en cas d'utilisation de la télécommande). Toutefois, en cas de danger imminent de collision, le Conducteur s'efforce, avant de quitter son poste, d'effectuer les opérations indispensables pour provoquer l'arrêt.

Lors d'un arrêt, quel qu'en soit le lieu, si un Conducteur est amené à quitter momentanément son poste de conduite pour un motif de service, il prend les mesures pour éviter la remise en marche intempestive de l'engin moteur ou une dérive de la circulation, en tenant compte des circonstances de l'arrêt : déclivités...

CHAPITRE 2.2 REGLES DE CIRCULATION

2.2.3 Système de gestion des circulations

2.2.1.1 Conditions nominales d'exploitation

L'organisation de la circulation en mode nominal repose sur une configuration d'exploitation des voies de type « non orienté » : la ou 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. Le changement de sens ne peut se faire que si la voie est libre.

La configuration des voies, ainsi que les conditions nominales de circulation sont décrites dans l'ILE « Installations de Sécurité » et portés à la connaissance des personnels concernés et en particulier à ceux exerçant des tâches de sécurité. Y figurent notamment les dispositions relatives à l'aiguillage des circulations.

Les manœuvres sur les VFP sont organisées selon un tableau de succession des manœuvres (T.S.M.) réalisé et formalisé par l'OPE déterminant à l'avance l'identification des manœuvres, les horaires à respecter et les voies sur lesquelles elles circulent. Il est réalisé selon les règles établies au DRR.

L'ordre normal de circulation des trains et des évolutions en provenance ou à destination du RFN se déduit du Tableau de Succession des Trains (T.S.T.) et, le cas échéant, des avis trains, des annonces de mise en marche de circulations spéciales ou des suppressions de circulations.

Le TST donne la liste et les heures d'arrivée, de départ ou de passage des circulations régulières classées dans l'ordre chronologique et, selon les besoins, les renseignements nécessaires à l'exécution du service concernant la circulation des trains et des évolutions. Il est établi à chaque nouveau service ou à chaque modification importante du service et est mis en place dans le poste d'aiguillage.

L'ordre réel de circulation des trains et des évolutions peut différer de l'ordre normal par :

- le retard de certaines circulations entraînant le garage ou l'interversion de deux ou plusieurs circulations de même sens,
- la mise en marche de circulations spéciales,
- la suppression d'une circulation.

Pour l'exécution des opérations de sécurité, le responsable-Circulation connaît la dernière circulation expédiée, la dernière circulation reçue et la première circulation attendue. La connaissance des circulations est déduite des différents outils à sa disposition (TST, Avis-Trains, Avis-Travaux, Systèmes d'information de SNCF Réseau.) et des contacts téléphoniques avec le gestionnaire du RFN.

2.2.1.2 Modification des conditions nominales d'exploitation

Lorsque les circonstances l'imposent, notamment en cas de travaux ou d'incident, l'organisation normale de l'exploitation peut être modifiée. Dans ce cas, les conditions de transition d'une organisation à une autre font l'objet d'une ILE temporaire établie par l'OPE décrivant la modification de configuration et les nouvelles conditions de circulation des trains, des évolutions et des manœuvres. L'ensemble des personnels concernés est informé en temps utile.

2.2.1.3 Localisation des évènements d'exploitation

La localisation dans le RFP s'effectue à l'aide des points remarquables (n° d'aiguille, n° de PN, plaques de cantonnement, nom de l'entreprise embranchée).

2.2.1.4 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 leur position pendant le passage d'une circulation et jusqu'à leur dégagement complet.

La manœuvre des aiguillages dont la commande se situe au poste d'aiguillage incombe au Responsable-Circulation.

Les installations commandées « à pied d'œuvre », sont manœuvrées par des agents des OPF dûment formés à cette tâche, le talonnage étant strictement interdit.

2.2.2 Spécifications relatives à l'exploitation

2.2.3.1 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 trains, des évolutions et des manœuvres.

Le service de la circulation est assuré par un Responsable-Circulation qui exerce sa fonction sur l'ensemble des VFP, y compris sur le site de Lauterbourg.

Indépendamment de ses autres fonctions, le Responsable-Circulation est responsable de la sécurité de la circulation et, pour les opérations correspondantes, organise la circulation des trains et des évolutions ainsi que l'exécution des manœuvres :

- en fonction des règles définies par les documents de sécurité,
- en tenant compte de la programmation de la production,
- en fonction des situations particulières (incidents, travaux en cours, retards ...).

Le Responsable-Circulation tient informé l'Agent-Circulation du PRG de Neudorf des faits qui peuvent entraîner des modifications dans l'organisation du service : faits exceptionnels, incidents, par exemple.

2.2.3.2 Gestion des circulations

La gestion des circulations est assurée :

- au moyen des règles édictées dans le RSE, les ILE, etc. et/ou des installations conçues notamment pour prémunir les circulations des risques énumérés dans la partie SGS – Gestion des risques et du changement,
- en vue du respect de l'horaire prévu par le programme de circulation.

Les Personnels concernés disposent :

- de la documentation réglementaire qui leur est nécessaire en vue du respect des règles et procédures pour l'utilisation des installations en modes normal et dégradé,

- des informations utiles relatives à l'horaire et à l'ordre de succession des trains, du programme journalier de manœuvre, pour préparer et réaliser en temps utile les opérations nécessaires à leur circulation,
- des informations utiles relatives à l'état des installations dont ils ont la charge, pour agir en conséquence vis-à-vis des circulations attendues.

La gestion du trafic garantit la régularité des circulations et une exploitation du réseau ferroviaire fiable et efficace, y compris le rétablissement de la situation normale en cas de perturbations du service.

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

- à 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, et à la fourniture d'informations aux OPF dans de telles situations.

2.2.3.3 *Types de circulations*

Les circulations autorisées sur le RFP peuvent être de différents types :

- les trains commerciaux et les évolutions en provenance ou à destination du RFN,
- les Trains de Travaux (TTX),
- les manœuvres,
- les trains de secours.

2.2.3.4 *Identification des circulations*

Les circulations issues ou à destination du RFN conservent leur identification numérique propre au RFN.

Les circulations propres au RFP ont une identification basée sur des caractères alphanumériques propres au PAS.

2.2.3.5 *Enregistrement des données*

Les données relatives à la marche d'une circulation sont enregistrées et conservées pendant 1 an à des fins :

- d'aide au suivi systématique de la sécurité,
- de gestion des circulations,
- de garantie de neutralité par le PAS dans le traitement des demandes d'accès au RFP,
- de statistiques (nombre de circulation, nombre de trains, temps d'occupation des cantons...).

L'OPE enregistre au minimum les données spécifiques suivantes requises pour le suivi des circulations :

- l'identification de la circulation (train, évolution, manœuvre),
- le libellé du point de suivi (poste, canton, etc.),
- la ligne, ou le canton de laquelle la circulation provient ou se dirige,
- l'heure réelle au point de suivi, et s'il s'agit d'un départ, d'une arrivée :

- ✓ le nombre de minutes d'avance ou de retard au point de suivi,
- ✓ l'explication initiale de chaque retard isolé,
- ✓ la (les) précédente(s) identification(s) éventuelle(s) de la circulation,
- ✓ la suppression d'une circulation,
- ✓ la défaillance des équipements de voie associée aux circulations (signalisation, aiguilles, etc.),
- ✓ la défaillance des équipements du matériel roulant associée aux circulations (surchauffe de boîtes d'essieux, chargements déplacés...).

2.2.4 Règles de circulation des trains et des évolutions

2.2.4.1 Désignation des circulations

Les circulations sont désignées par le numéro de leur marche.

L'horaire de chaque circulation est indiqué par SNCF Réseau à l'Entreprise Ferroviaire et à l'OPE par les moyens propres de SNCF Réseau (Systèmes d'information de SNCF Réseau, L.M.Tr., fiche-train, Avis-train ou Avis-travaux tenant lieu d'Avis-train, ...).

2.2.4.2 Circulation sur le RFP

Le Conducteur d'une circulation se déplaçant sur le RFP y observe la marche en manœuvre. La limitation de vitesse est indiquée par type de voie dans l'ILE « Manœuvres » sauf dispositions plus restrictives précisées dans une ILE temporaire « Travaux » ou par la signalisation au sol.

2.2.4.3 Départ des trains et des évolutions

Le départ des circulations à destination du RFN ne peut être autorisé que lorsque la sécurité des circulations et des personnes est assurée.

Sauf accord explicite du PRG de Neudorf, une circulation à marche tracée n'est pas expédiée en avance sur son horaire.

Aucune circulation ne part sans que le Conducteur y soit autorisé.

La délivrance d'ordres ou d'autorisations au Conducteur (franchissement de signaux fermés,...) ne dispense pas de l'autorisation de départ lorsqu'elle est prescrite.

2.2.4.4 Autorisation de départ

L'ILE « Réception et départ des trains » précise les conditions de remise des circulations « bon au départ » ainsi que les modalités relatives à l'autorisation de départ.

2.2.4.5 Obligations des agents au moment du départ

Le Conducteur, le moment venu, prête attention à l'autorisation de départ.

Le Responsable-Circulation qui donne l'autorisation de départ :

- s'assure, s'il y a lieu, que la formation du train ou de l'évolution est achevée (manœuvre, essai de frein, signalisation d'arrière, remise d'ordre, autorisation délivrée ...). Le Responsable -Circulation obtient cette assurance lorsque l'agent de l'EF lui indique que la circulation est bonne au départ,
- vérifie qu'il est l'heure de départ,
- vérifie que rien ne s'oppose à l'expédition de la circulation:
 - ✓ le signal de sortie de la voie, s'il en existe un, est ouvert,
 - ✓ le cas échéant, le signal d'arrêt (drapeau, SAM, ...) qui retenait la circulation est effacé.

Si une circulation est expédiée d'une voie dont la sortie est commandée par un signal, la cabine de conduite de l'engin moteur doit se trouver en amont de ce signal afin que le Conducteur puisse en observer les indications.

Le signal est refermé ou, s'il y a lieu, remis en place immédiatement après le départ et le franchissement du signal de la circulation.

2.2.4.6 Arrêt d'une circulation après départ

Le Responsable-Circulation qui a donné l'autorisation de départ assiste, chaque fois que possible, au défilé de la circulation dans le but de déceler les anomalies éventuelles.

Ces déficiences sont notamment :

- le chauffage des boîtes d'essieux,
- les freins serrés anormalement,
- les avaries d'organes de roulement (plaques de garde, ressorts, bandages),
- les pièces traînantes,
- l'incendie,
- les pertes de marchandises (perte de liquide ou de gaz, ...),
- l'extinction ou l'absence des signaux portés par les circulations.

Si une fois le départ donné, le Responsable-Circulation se rend compte de la nécessité d'arrêter la circulation il en informe le Conducteur par tous les moyens à sa disposition.

Le Conducteur s'arrête d'urgence dès qu'il a connaissance d'une anomalie et tout autre Opérateur Portuaire les percevant, de son côté, cherche à provoquer l'arrêt de sa circulation.

2.2.5 Réception des circulations

Le Responsable-Circulation est le seul habilité à autoriser la réception d'une circulation sur les voies du faisceau triage. L'ILE « Réception et départ des trains » précise les voies dédiées à la réception des circulations, les mesures à prendre pour la réception des circulations ainsi que les particularités applicables.

La réception des circulations s'effectue normalement sur voie libre.

La réception d'une circulation sur voie occupée est admise si les nécessités du service le justifient (mise en tête d'un engin moteur, situation perturbée, ...).

Le Conducteur est préalablement avisé de la réception sur voie occupée :

- soit par ses documents,
- soit par un avis formalisé remis par l'Agent-Circulation de Neudorf.

Si le Responsable-Circulation n'a pas l'assurance que le Conducteur est avisé, il demande par dépêche à l'Agent-Circulation de Neudorf de fermer le signal commandant l'entrée sur le RFP. Dès l'arrêt, l'Agent-Circulation de Neudorf avise verbalement le Conducteur de la réception sur voie occupée puis ouvre le signal retenant cette circulation.

Le Conducteur d'une circulation reçue sur le RFP y observe la marche en manœuvre et, en l'absence d'ordres de manœuvre qu'il pourrait recevoir, s'arrête à l'extrémité de la voie, de manière à ne pas engager le premier garage franc du groupe d'aiguilles de sortie.

Le point que le Conducteur ne doit pas dépasser peut être repéré par un chevron pointe en haut ou par une traverse peinte en blanc ou une marque spécifique repérant le garage franc.

L'arrêt d'une circulation en amont du point d'arrêt indiqué ci-dessus peut être prescrit au Conducteur à l'aide d'ordres de manœuvre donnés en temps utile.

Lorsque la queue d'une circulation risque, après l'arrêt, d'engager les aiguilles d'accès à la voie intéressée, un Agent donne, en temps utile, par signaux de manœuvre faits au voisinage du point d'arrêt habituel ou par radio, l'ordre au Conducteur de dépasser ce point. Le Conducteur s'avance alors, sans marquer l'arrêt, en obéissant aux ordres de manœuvre.

2.2.6 Mesures à prendre pour arrêter et retenir les circulations

L'arrêt des circulations est commandé par la fermeture en temps utile du signal d'arrêt convenable (signal carré).

En l'absence de signal fixe, un drapeau rouge est placé au point que les circulations ne doivent pas dépasser, point déterminé selon le motif pour lequel les circulations doivent être arrêtées et le point où l'arrêt doit être obtenu.

Lorsqu'une circulation est ainsi arrêtée, elle est retenue, s'il y a lieu, par le maintien à la fermeture du signal d'arrêt (signal carré) ou par le signal d'arrêt à main placé dans les conditions ci-dessus.

Lorsque les mesures utiles pour arrêter et retenir les circulations ont été prises pour plusieurs motifs, il importe de s'assurer, avant de les lever, qu'aucun de ces motifs ne justifie plus leur maintien.

Lorsqu'il y a lieu, pour effectuer une opération sur une circulation qui doit être retenue, d'ouvrir ou d'effacer momentanément un signal carré ou un signal d'arrêt à main s'opposant au départ de cette circulation, il y a lieu d'attirer spécialement l'attention du Conducteur sur le fait que le signal va être ouvert ou effacé pour une manœuvre et non pour l'expédition de la circulation.

Le signal est refermé ou remis en place dès que la manœuvre l'a franchi.

2.2.7 Incidents de circulation

2.2.6.1 Circulation dans des conditions dangereuses

En cas d'anomalies survenant à bord d'une circulation, y compris sur les chargements, pouvant mettre en danger cette circulation, les autres circulations, le Personnel, les tiers ou l'environnement, des mesures d'alerte et des actions d'urgence appropriées sont à prendre par des Personnels afin d'obtenir l'arrêt de cette circulation ainsi que des autres circulations qui pourraient être concernés.

2.2.6.2 Rupture d'attelage

Lorsqu'à la suite d'une rupture d'attelage, le Conducteur estime possible de refaire l'attelage, il est guidé par le Chef de la manœuvre, pour refouler avec prudence et sans dépasser la vitesse d'un homme au pas vers la deuxième partie.

Si l'attelage ne peut être refait, le Chef de la manœuvre s'entend avec le Responsable-Circulation pour rapatrier la deuxième partie ou le wagon incriminé sur une voie de stationnement.

2.2.7.1 Présomption de danger sur la voie parcourue

Lorsqu'à la suite d'un choc ou un mouvement anormal provenant ou paraissant provenir de la voie sur laquelle il circule, le Conducteur avise le Responsable-Circulation, lequel :

- interdit tout nouveau mouvement à destination de la zone considérée,
- avise le dirigeant local de l'OPM spécialiste de la voie.

Les mesures sont maintenues jusqu'à la réception par le dirigeant local de l'OPM de l'assurance que la voie est de nouveau utilisable, le cas échéant avec des restrictions.

2.2.7.2 Dérive d'une circulation

Dans le cas exceptionnel où, par suite d'absence ou d'insuffisance de freinage, un Conducteur ne peut empêcher la dérive de sa circulation :

- s'il dispose de la radio, il avise immédiatement en phonie le Responsable-Circulation. Il précise le numéro de sa circulation, sa position sur le RFP, le sens de la dérive et, le cas échéant, la voie sur laquelle elle circule, le fait qu'elle transporte des wagons de Marchandises Dangereuses, que sa masse est importante... Les mesures sont prises en tenant compte de ces renseignements.
- il alerte immédiatement par deux coups de sifflet brefs, répétés à intervalles suffisants, les agents travaillant sur la voie ou dans le port.

Tous les Agents informés où constatant une dérive prennent toutes mesures pour arrêter la dérive et pour en éviter ou au moins en atténuer les conséquences dangereuses tout en assurant leurs propres sécurités.

Mesures à prendre par les agents avisés ou constatant une dérive

- Responsable-Circulation : ferme d'urgence les signaux s'adressant aux circulations à la rencontre desquels circulent la dérive, Les circulations ainsi arrêtées sont retenues jusqu'à ce que le danger ait disparu.
- Responsable-Circulation, OPF et Agents de Maintenance : s'efforcent de diriger la dérive vers une voie où elle pourra être arrêtée en causant le minimum de dommage (aiguillage vers une voie en impasse par exemple).

La dérive est immobilisée dès que possible après son arrêt. L'Agent qui l'a immobilisée avise le Responsable-Circulation.

2.2.7.3 Demande de Secours

Le Conducteur peut être amené à demander le secours au Responsable-Circulation :

- lorsqu'il n'est plus en mesure d'acheminer tout ou partie de sa circulation pour une cause quelconque (patinage, avarie au matériel, à la voie...) malgré l'application de ses documents (Guide de dépannage...),
- lorsque les opérations de dépannage ne sont pas terminées dans un délai minimum fixé dans le DRR.

Une circulation en détresse peut être secourue par une circulation d'un autre OPF autorisé à circuler sur le RFP (sauf restriction technique).

Quel que soit le lieu où se trouve la circulation nécessitant un secours, son Conducteur effectue une demande de secours sous la forme :

« Circulation n°....., en détresse dans le cantonsur la voie Je demande le secours par l'avant (ou par l'arrière ».Le Conducteur précise, le motif de la demande de secours et si elles existent, les restrictions concernant le secours de sa circulation (par exemple pousse interdite suite à attelage défectueux sur le dernier véhicule, ...).

La demande de secours est transmise au Responsable-Circulation par les moyens les plus rapides.

Dès réception de la demande de secours, le Responsable-Circulation organise le secours pour dégager la voie occupée.

La circulation d'un engin moteur de secours peut présenter des risques de nez à nez. À partir du moment où il a transmis la demande de secours, le Conducteur ne se remet pas en marche de lui-même.

2.2.8 Circulation des trains de travaux et matériels de service

Les trains constitués pour être affectés à la desserte des chantiers de travaux sont désignés « Trains de Travaux » (TTX).

On appelle lorrys automoteurs des engins munis d'un moteur et susceptibles de se déplacer sur les rails de façon autonome. Certains lorrys automoteurs peuvent se déplacer sur route ou sur rails ; ils sont dits "rail-route".

Sur la zone de chantier, la circulation des TTX ou lorrys automoteurs s'effectue dans les conditions prévues par l'ILE temporaire relative aux travaux concernés.

Les opérations de manœuvre et de formation des TTX sont effectuées par les OPM.

2.2.9 Circulation en manœuvre

Les conditions d'application des dispositions relatives aux manœuvres sont précisées dans l'ILE « Manœuvres ».

2.2.9.1 Définition

La formation des trains, leur mise en place et le remaniement de leur composition nécessitent des mouvements successifs dans les différentes parties du RFP. Ces mouvements sont regroupés sous le terme général de "manœuvre".

Le terme manœuvre désigne à la fois :

- le déplacement guidé par signaux de manœuvre, par radio, ..., d'engin(s) moteur(s) remorquant ou non un ou plusieurs véhicules,
- l'ensemble des véhicules déplacés.

Les manœuvres au lancé sont interdites sur l'ensemble des voies du RFP.

2.2.9.2 Généralités

L'ILE « Manœuvres » constitue le document de référence pour tous les OPF susceptibles d'intervenir sur les VFP. Ses dispositions sont connues de tous les agents concernés participant aux manœuvres.

Elle indique les dispositions prises pour :

- assurer la circulation des manœuvres sur les VFP,
- coordonner les opérations des différents intervenants en tenant compte des risques générés, même de façon très occasionnelles par la co-activité lors de l'exécution simultanée de plusieurs manœuvres ainsi qu'en présence d'autres opérations intéressant le faisceau : trains au départ, et à l'arrivée, évolutions, etc.

Pour ce faire, l'organisation et les équipements particuliers (radio...) utilisés par chaque OPF y sont décrits.

À partir de l'ILE « Manœuvres », chaque OPF rédige une ILO « Manœuvres » qui reprend notamment les mesures locales de sécurité à respecter ainsi que les règles de co-activité applicables sur le RFP (établissement d'un programme de travail, relations entre le Responsable-Circulation et Chef de la manœuvre, autorisation à obtenir avant de se mettre en mouvement...).

2.2.9.3 Principes

Excepté le chantier triage, les VFP sont découpées en cantons de manœuvre.

Une seule manœuvre est autorisée par canton. En revanche il peut y avoir une rame en stationnement dans un canton « libre » (ce dernier n'étant autorisé que sur les voies de « service » ou de « garage » définies au DRR).

Sur le chantier triage, plusieurs manœuvres peuvent avoir lieu simultanément, la co-activité entre les OPF est gérée par le Responsable-Circulation. Il s'assure que le programme de travail souhaité par l'OPF s'inscrit bien dans les opérations déjà programmées (autres manœuvres, circulations, travaux, temps de dégagement).

2.2.9.4 Organisation à mettre en place

L'Agent commandant une manœuvre est désigné "Chef de la manœuvre".

Le Chef de la manœuvre a autorité sur tous les Agents participant à la manœuvre, y compris le Conducteur.

Le Chef de la manœuvre surveille la position des agents pendant leur intervention sur les véhicules et alerter ou faire provoquer l'arrêt des véhicules s'il décèle la présence de toute personne ou de tout obstacle imprévu sur la voie ou ses abords immédiats.

2.2.9.5 Coordination des manœuvres

Le Chef de la manœuvre de chaque OPF autorisé à circuler sur le port demande l'autorisation au Responsable-Circulation pour accéder à chacun des cantons. A la réception de cette demande, si rien ne s'y

oppose, le Responsable-Circulation autorise la manœuvre sur le canton concerné et en prend attachement sur l'état de gestion des manœuvres. Il informe le cas échéant le Chef de la manœuvre de l'état d'occupation des voies de service.

S'il y a avantage pour le service, le Responsable-Circulation peut accorder une autorisation valable pour plusieurs cantons radio contigus.

Avant d'accorder une autorisation, le Responsable-Circulation doit vérifier :

- que le canton radio est libre de toute autre manœuvre,
- que rien par ailleurs ne s'oppose à la circulation (travaux, interdiction de circulation.....).

Après avoir été autorisé à pénétrer dans un des cantons, Le Chef de la manœuvre est responsable de sa manœuvre pendant la durée d'occupation du canton.

L'attention du Chef de la manœuvre est attirée sur le fait que la restitution du canton sans observation de sa part constitue pour le Responsable-Circulation l'assurance que les installations fonctionnent normalement, que les appareils ont été remis en position normale et qu'aucune voie définie au DRR comme étant de « circulation » n'est occupée par des wagons en stationnement.

2.2.9.6 Informations à donner concernant le thème de la manœuvre

Avant de commencer la manœuvre, le Chef de la manœuvre renseigne avec précision les Agents intéressés : agents de manœuvre, Conducteur..., sur ce qui va être fait, et notamment indiquer :

- les mouvements successifs prévus,
- les particularités que ces mouvements peuvent comporter,
- la place et le rôle des agents qui participent à cette manœuvre,
- le nombre des véhicules à manœuvrer ou la masse approximative et, le cas échéant, le freinage de la rame.

Toute modification aux dispositions initialement prévues est immédiatement portée à la connaissance des mêmes agents.

Le Chef de la manœuvre, si cela est nécessaire, indique au Conducteur jusqu'où il doit tirer ou refouler pour qu'il puisse juger de la distance dont il dispose pour s'arrêter compte tenu notamment de la composition de la rame et éventuellement de son freinage.

Si la manœuvre comporte plusieurs phases, le Chef de la manœuvre peut la décomposer en plusieurs mouvements et donner les renseignements utiles avant d'exécuter chacun d'eux.

2.2.9.7 Précautions préalables concernant les véhicules à manœuvrer

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le Chef de la manœuvre s'assure que les véhicules peuvent être déplacés. À cet effet, il vérifie ou fait vérifier notamment que :

- l'état des véhicules et de leurs chargements ne s'y oppose pas, en tenant compte des étiquettes et inscriptions que le matériel peut porter,
- les freins ont été desserrés, les cales enlevées,
- l'immobilisation des véhicules qui ne sont pas manœuvrés reste assurée,
- le cas échéant, le freinage de la rame est suffisant,

- les personnes (Agents, usagers...) se trouvant sur les véhicules ou engageant le gabarit de la voie intéressée ont été avisées et stationnent ou se déplacent hors zone dangereuse.

2.2.9.8 *Ententes et vérifications préalables concernant l'itinéraire de la manœuvre*

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le Chef de la manœuvre :

- a) s'assure que les parties de voie à parcourir sont libres et le resteront jusqu'à ce que la **manœuvre soit terminée.**

Il obtient ces assurances :

- pour le chantier triage, par entente avec le Responsable-Circulation,
- pour l'accès aux cantons, dont la libération est contrôlée au poste d'aiguillage, par entente avec le Responsable-Circulation,
- pour les voies situées à l'intérieur du canton, en vérifiant de visu que la voie est libre.

Pour ce dernier point, le Chef de la manœuvre vérifie les points suivants :

- aucun véhicule ne stationne sur les parties de voie intéressées,
- les croisements qui vont être abordés par la manœuvre sont dégagés,
- aucun Signal d'Arrêt à Main destiné à assurer la protection d'installations, celle du personnel travaillant sur la voie, etc., n'interdit l'exécution du mouvement,
- que la partie de voie libre est d'une longueur suffisante pour réaliser cette opération.

L'ILE « Manœuvres » précise, le cas échéant, les conditions dans lesquelles les ententes avec le Responsable-Circulation sont réalisées et les accords obtenus.

- b) **prend les mesures pour que l'itinéraire de la manœuvre** soit tracé en temps utile :

- lorsque les appareils de voie sont manœuvrés par un poste d'aiguillage, par entente avec le Responsable-Circulation,
- lorsque les appareils de voie sont manœuvrés à pied d'œuvre, en vérifiant ou en faisant vérifier, en temps utile, que ces appareils de voie sont correctement disposés, et que les aiguilles collent dans la position convenable.

- c) s'assure, le cas échéant, que les mesures de sécurité vis-à-vis du ou des passages à niveau susceptibles d'être engagés ou intéressés par **la manœuvre sont prises ou le** seront en temps utile.

Ces règles sont précisées dans les ILE « Manœuvres ».

2.2.9.9 *Appareils de voie manœuvrés à pied d'œuvre*

L'Agent chargé de disposer dans une position déterminée une aiguille manœuvrée à pied d'œuvre vérifie qu'elle colle dans cette position ; s'il n'en était pas ainsi, il fait le signal d'arrêt.

Il est interdit de modifier la position d'un appareil de voie tant qu'un véhicule est engagé sur un appareil.

2.2.9.10 Ordre de mise en mouvement

Le Conducteur ne se met pas en mouvement pour exécuter une manœuvre sans ordre du Chef de la manœuvre (ou de l'Agent désigné par lui à cet effet). L'ouverture d'un signal d'arrêt ne constitue pas en elle-même un ordre de mise en mouvement.

Avant de donner l'ordre de mise en mouvement, le Chef de la manœuvre s'assure que :

- les Agents nécessaires à la bonne exécution de la manœuvre sont à leur place et prêts à exécuter les ordres qui leur seront donnés,
- les personnes (Personnel, Agents, tiers, etc.) se trouvant sur les véhicules ou engageant le gabarit de la voie intéressée ont été avisées et stationnent ou se déplacent hors zone dangereuse.

Il s'assure également, le cas échéant, que l'indication donnée par le signal d'arrêt retenant la manœuvre ne s'oppose pas à celle-ci.

2.2.9.11 Exécution de la manœuvre

Le Chef de la manœuvre s'assure que les signaux de manœuvre qu'il exécute peuvent être aisément perçus par le Conducteur.

Le Chef de la manœuvre doit conserver en permanence le contact visuel du mouvement qu'il commande.

Le Conducteur est placé en tête du mouvement toutes les fois que les conditions d'exécution des manœuvres le permettent.

S'il constate que le déroulement de la manœuvre ne correspond pas aux renseignements qui lui ont été donnés, le Conducteur s'arrête et sollicite le Chef de la manœuvre.

Si la manœuvre est arrêtée par un signal d'arrêt fermé, le Chef de la manœuvre se fait reconnaître, si cela est nécessaire, auprès du Responsable-Circulation ; s'il y a lieu de franchir le signal d'arrêt fermé, l'autorisation correspondante est donnée au Chef de la manœuvre.

Lorsque le Conducteur est en tête (l'engin moteur est en tête du mouvement ou refoule un seul véhicule) :

En dehors des mesures prescrites au point a ci-dessus, le Conducteur d'une manœuvre, qui circule sur une voie appartenant à un groupe de voies convergentes et dans le cas où cette voie n'est pas commandée par un signal s'adressant à elle seule, s'arrête lorsqu'il aborde la sortie avant d'engager les croisements. Cette disposition s'applique même s'il aperçoit ouvert, au-delà de ces garages francs, un signal de sortie s'adressant à tout ou partie des voies du groupe. Le Conducteur ne peut se remettre en mouvement que s'il y est autorisé par un ordre de manœuvre.

Toutefois le Conducteur est dispensé de s'arrêter aux garages francs de sortie s'il a reçu ou reçoit l'ordre de s'avancer au-delà.

Dans les parties des voies facilement accessibles au public et sur les voies en chaussée, le Conducteur circule en marche prudente en surveillant la voie, afin d'être en mesure, le cas échéant, d'attirer l'attention des usagers et s'arrête dès que possible s'il constate que des personnes ou des véhicules routiers engagent la voie sur laquelle il circule.

Lorsque le Conducteur refoule un véhicule et si les dispositions de la ou des cabines de conduite ne permettent pas l'observation de la signalisation, cette observation incombe au seul **Chef de la manœuvre** (voir par ailleurs le paragraphe suivant), ou à l'agent désigné par lui. Les mêmes dispositions sont appliquées si, pour les besoins du service, le Conducteur d'un engin moteur bi-cabine se tient dans la cabine arrière dans le sens du mouvement.

Lorsque le Conducteur n'est pas en tête (refoulement de plus d'un véhicule) :

L'observation de la signalisation incombe non plus au Conducteur mais au **Chef de la manœuvre**. Cet Agent règle la vitesse de la manœuvre en donnant en temps utile au Conducteur les ordres de ralentissement et d'arrêt de façon à éviter l'accostage brutal de véhicules, le dépassement du point limite fixé, un choc contre un heurtoir, etc.

À cet effet, le **Chef de la manœuvre** se place de façon à être en mesure d'observer lui-même ces prescriptions ou être en liaison avec un Agent placé, le cas échéant, en tête de la rame et chargé de l'application de ces dispositions,

De son côté, le Conducteur obéit aux ordres qui lui sont donnés. Il provoque une chute de vitesse franche lorsqu'il reçoit l'ordre de ralentir (lors du premier ordre reçu, dans le cas d'ordres successifs). Il s'arrête s'il ne perçoit plus les signaux qui lui sont faits,

Les refoulements commandés par signaux à main ou par radio en phonie, ne dépassent pas la vitesse indiquée à l'ILE « Manœuvres ».

Le **Chef de la manœuvre** surveille la bonne exécution des ordres de manœuvre. Dans une séquence de ralentissement ou d'arrêt, le premier ordre de ralentir se traduit par une chute de vitesse franche ; sinon le **Chef de la manœuvre** présume une défaillance et commande immédiatement l'arrêt du mouvement, par tous les moyens dont il dispose.

Le placement du **Chef de la manœuvre** est guidé par le respect des dispositions indiquées ci-dessus, mais également par l'obligation qui lui est faite de veiller à la sécurité des autres agents participant à la manœuvre (« CHAPITRE 14.2 Prévention des risques liés aux circulations ferroviaires »).

Si les conditions d'exécution de la manœuvre imposent la présence d'un agent en tête du mouvement, cet agent est placé de façon telle qu'il puisse effectivement remplir sa mission, compte tenu des éléments qu'il est chargé d'observer, tout en assurant sa propre sécurité.

Dans certains cas prévus à l'ILE « Manœuvres », la sécurité des refoulements peut être renforcée par l'emploi d'un dispositif permettant à l'agent qui se tient sur le premier véhicule de provoquer l'arrêt au moyen du frein à air (appareil mobile de commande de frein automatique, robinet d'urgence, bouton-poussoir « URG »).

2.2.9.12 Ordres de manœuvres

Les ordres de manœuvre sont donnés :

- soit par signaux optiques conventionnels de manœuvre à main (Cf. § 0 « 4.3.7 *Signaux de manœuvre* »),

- soit verbalement de vive voix (cf. ci-dessous),
- soit par radio (Cf. « Manœuvre commandées par radio ») : en "phonie" et éventuellement en répétition par « bips » sonores.

Code des ordres de manœuvre

Les principaux ordres de manœuvre à donner au Conducteur sont les suivants :

- Tirez,
- Refoulez,
- Ralentissez,
- Arrêtez,
- Appuyez.

En ce qui concerne les ordres "Tirez" et "Refoulez", le sens du mouvement correspondant est déterminé comme suit :

- lorsqu'il s'agit d'un engin moteur attelé à un véhicule ou à l'extrémité d'une rame de véhicules, l'engin moteur "tire" quand, dans le sens du mouvement, il précède le ou les véhicules; il "refoule" quand il suit le ou les véhicules,
- lorsqu'il s'agit d'un engin moteur seul, ou d'un engin moteur intercalé entre les véhicules, "Tirez" commande au Conducteur de s'éloigner de l'agent qui fait le signal, "Refoulez" commande au Conducteur de s'en approcher. L'agent qui fait les signaux les modifie en conséquence lorsque l'engin moteur passe devant lui.

Lorsque dans une rame (groupe de machines en unité multiple ou machine remorquant une ou plusieurs autres machines), le véhicule moteur ou non moteur situé à chaque extrémité comporte une cabine de conduite, le véhicule occupé par le Conducteur représente l'engin moteur, les autres véhicules étant considérés comme remorqués.

2.2.9.13 Exécution des signaux de manœuvre

Le Chef de la manœuvre s'assure que les signaux de manœuvre qu'il exécute peuvent être aisément perçus par le Conducteur ou, le cas échéant, par un autre agent se trouvant à côté de lui, qui les lui répète.

Il se place en conséquence ou bien faire répéter ces signaux par un ou plusieurs agents placés en des points intermédiaires.

Les ordres de ralentissement et d'arrêt sont donnés suffisamment tôt (notamment lors d'un refoulement) pour en obtenir l'exécution au point convenable, en tenant compte du temps nécessaire à leur transmission éventuelle par des agents intermédiaires, de la composition de la rame, de son freinage éventuel, de la déclivité,...

L'arrêt d'une manœuvre peut être commandé à tout moment par les Agents qui y participent.

2.2.10 Manœuvre commandées par radio

2.2.9.1 Généralités

Le Chef de la manœuvre et le Conducteur d'un engin moteur de manœuvres ou de ligne peuvent, pour l'exécution des manœuvres, correspondre entre eux à l'aide de la radio ou d'un dispositif de communication équivalent.

Cette correspondance est établie sur une fréquence différente de celle utilisée pour les communications avec le Responsable-Circulation et de celle utilisée pour la commande de fermeture des P.N.

2.2.9.2 Mise en service - Essais

Avant toute prise de service, un essai de fonctionnement des appareils de communication est effectué selon la procédure décrite dans l'ILO « Manœuvres » de chaque OPF.

2.2.9.3 Renseignements à fournir au conducteur

Les prescriptions du paragraphe « Informations à donner concernant le thème de la manœuvre » sont complétées par les dispositions suivantes :

- Les renseignements qui sont fournis avant l'exécution d'une manœuvre sont donnés de telle façon que le Conducteur ne puisse les considérer comme un ordre de manœuvre.
- S'il n'est pas certain d'avoir compris, le conducteur fait répéter le renseignement reçu.

Le Chef de la manœuvre, de son côté, lorsqu'il y a lieu attire l'attention du conducteur sur une particularité (modification aux dispositions préalablement prévues,...), demande au Conducteur de répéter les renseignements reçus.

2.2.9.4 Ordre de mise en mouvement

L'ordre de mise en mouvement donné par le Chef de la manœuvre comporte :

- l'indication du destinataire de l'ordre,
- l'ordre de mouvement,
- éventuellement des indications de continuité de mouvement ou des précisions sur l'étendue du mouvement.

L'émission des « bips » sonores ne constitue jamais à elle seule un ordre de mise en mouvement et ne libère pas d'office le Conducteur de l'observation de mesures qui ont pu lui être prescrites avant.

L'utilisation de la radio dispense le Conducteur et le Chef de la manœuvre de se voir mutuellement en permanence, mais cela peut empêcher le Conducteur d'interpréter les ordres du Chef de la manœuvre par rapport à la position qu'il occupe vis-à-vis de celui-ci. Les dispositions suivantes sont donc appliquées :

- lorsque l'engin moteur est attelé à une extrémité de la rame, l'ordre de mise en mouvement est donné à l'aide des expressions réglementaires "Tirez", "Refoulez", dans les conditions prévues par le paragraphe 2.2.9.12« Ordres de manœuvres » du présent Titre,
- lorsque l'engin moteur est seul ou intercalé entre des véhicules, l'ordre précise l'identification de la circulation et le sens du déplacement par rapport à un point facile à déterminer.

2.2.9.4 Exécution de la manœuvre

a) **Lorsque le Conducteur est en tête (l'engin moteur est en tête du mouvement ou refoule un véhicule) ou s'il s'agit d'un engin moteur seul :**

Le Conducteur exécute de lui-même le mouvement commandé en appliquant les dispositions du paragraphe « Exécution de la manœuvre » concernant l'observation de la signalisation et de la voie.

Il continue le mouvement, si rien ne s'y oppose, selon le cas :

- jusqu'à ce qu'il reçoive l'ordre de s'arrêter,
- jusqu'au point extrême qui lui a été fixé (il avise alors le Chef de la manœuvre).

b) **Lorsque le Conducteur n'est pas en tête (refoulement de plus d'un véhicule) :**

Le Chef de la manœuvre applique les dispositions du paragraphe « Exécution de la manœuvre » et, en outre, donne au conducteur les indications lui confirmant qu'il peut continuer le mouvement, en le renseignant au cours de cette exécution, notamment aux abords du point à ne pas dépasser (croisements,...).

Ces indications sont données :

- soit en "phonie" ; dans ce cas en l'absence de limitation plus restrictive, la vitesse du mouvement est limitée à 15 km/h,
- soit par une émission continue de "tops" sonores cadencés.

Ainsi renseigné, le Conducteur poursuit le mouvement jusqu'à ce qu'il reçoive l'ordre de ralentir et de s'arrêter.

En cas d'arrêt de l'audition des tops, non suivi de la réception d'un ordre verbal, le conducteur s'arrête, attend des instructions et, à défaut, en demande.

Après un ralentissement, la reprise de l'émission des tops est précédée d'un ordre autorisant la poursuite du mouvement.

En phase finale d'un refoulement, la phonie est utilisée pour commander le ralentissement puis la poursuite du mouvement à faible allure jusqu'à l'arrêt, sans reprise de l'émission des tops sonores.

L'ordre de ralentir peut être complété, si cela est nécessaire, par l'annonce de la distance restant à parcourir avant l'arrêt.

Lorsqu'il s'agit d'obtenir un refoulement de faible amplitude, notamment pour mettre en contact des véhicules afin de les atteler ou de les dételer, l'ordre est donné sous la forme : "Accostez", "Appuyez".

Lorsque le Conducteur n'est pas en tête, les ordres donnés en phonie sont répétés selon une fréquence permettant au conducteur de détecter toute anomalie de transmission (un intervalle maximal de deux secondes est admis entre deux informations).

2.2.9.5 Liaison radio faisant intervenir plus de deux agents

Lorsque le ou les Agents (Agents de manœuvre, Responsable-Circulation,...) participant à la manœuvre sont également munis d'un appareil radio, le Chef de la manœuvre est seul autorisé à donner des renseignements et des ordres au conducteur, en dehors de l'ordre d'arrêt d'urgence que tout agent peut donner. Le Conducteur ne tient compte que des ententes réalisées avec le Chef de la manœuvre.

2.2.9.6 Dérangement de la radio

En cas de dérangement présumé ou de fonctionnement défectueux de la liaison radio au cours d'une manœuvre, le Conducteur s'arrête et demande des instructions au Chef de la manœuvre.

De son côté, le Chef de la manœuvre, s'il constate que la circulation s'arrête sans motif apparent, place son appareil sur réception, s'il n'y est déjà. S'il ne reçoit aucune communication du Conducteur, après avoir tenté de l'appeler par radio, il se rend auprès de lui ou lui envoie un agent pour réaliser les ententes nécessaires.

Lorsque le mouvement arrêté par suite du dérangement de la liaison radio est un refoulement, la manœuvre peut être achevée à l'aide de signaux de manœuvre.

À défaut d'Agents pour exécuter et répéter ces signaux et s'il dispose d'un moyen (appareil mobile de commande de frein automatique, robinet d'urgence, bouton poussoir « URG ») permettant d'arrêter la rame, le Chef de la manœuvre (ou l'Agent désigné par lui), placé en tête du mouvement, peut reprendre le refoulement après entente avec le Conducteur, sans dépasser la vitesse de 6 km/h. Le Chef de la manœuvre provoque l'arrêt à l'aide du frein à air en cas de nécessité.

2.2.9.7 Signal d'appel d'urgence

Certains postes de radio de manœuvre sont munis d'un dispositif dont la mise en action provoque, sur tous les postes en position de réception sur le canal radio concerné :

- l'émission d'un signal d'appel d'urgence (signal sonore modulé),
- l'arrêt de la réception des tops de refoulement.

Tout Agent disposant d'un poste équipé du signal d'appel d'urgence actionne ce dispositif s'il constate qu'une manœuvre se déroule dans des conditions dangereuses. Il renseigne ensuite les participants sur le motif de l'arrêt et prend ou fait prendre les mesures que la situation peut nécessiter.

Dès la perception du signal d'appel d'urgence :

- le Conducteur s'arrête immédiatement et sollicite des instructions,
- les Autres agents participant à une manœuvre ou en mesure d'intervenir commandent l'arrêt de la manœuvre et restent à l'écoute, afin de déterminer le motif de ce déclenchement et les mesures d'urgence éventuelles à mettre en œuvre.

2.2.10 Immobilisation des véhicules et des rames

Le Chef de la manœuvre et les Agents participants prennent les mesures pour que les véhicules seuls, les rames ou les parties de train en stationnement au cours d'une manœuvre ou après une manœuvre, ne puissent être mis accidentellement en mouvement, par leur propre poids sur une pente, par l'action du vent, par un choc, etc.

À cet effet :

- Au cours des manœuvres, les véhicules ou les rames laissés en stationnement sont immobilisés par vidange complète de la conduite générale.
- À la fin de la manœuvre, les véhicules ou les rames laissés en stationnement sont immobilisés dans les conditions ci-après ;

- ✓ si le frein à air fonctionne et restera en efficace sur la durée d'immobilisation prévue, un robinet d'arrêt est ouvert jusqu'à vidange complète de la conduite générale et laissé ouvert,
- ✓ si non, et notamment pour le garage longue durée, il est fait usage de cales anti-dérive (cf. paragraphe « Cale anti-dérive » ci-après) et des freins à main.

Les véhicules à immobiliser sont, si possible, accrochés entre eux. La **proportion** d'essieux à caler ou à freiner est donnée dans l'ILE « Manœuvres » en fonction de différents éléments (profil de la voie notamment).

Les dispositions de cet article sont applicables sur toutes les voies, y compris celles qui comportent un heurtoir ou un dispositif de protection (taquet, dérailleur, etc.) contre les dérives.

L'immobilisation des engins moteurs abandonnés est assurée par leur Conducteur. L'immobilisation d'un engin moteur acheminé en véhicule, est réalisé par le Conducteur du train qui l'a acheminé, sur demande du Chef de la manœuvre.

Lorsqu'un Agent effectue un attelage ou un dételage au cours d'une manœuvre, il prend les mesures pour que les véhicules ne puissent pas partir en dérive lors de l'opération.

2.2.10.1 Cale anti-dérive

La cale anti-dérive est destinée à immobiliser les véhicules en stationnement.

Le sabot d'enrayage est interdit d'utilisation sur le RFP.

La cale anti-dérive est :

- placée sur le rail :
 - ✓ entre les deux essieux ou les deux bogies d'un même véhicule autant que possible chargé,
 - ✓ le manche orientable tourné vers l'extérieur de la voie,
- retirée avant la mise en mouvement du véhicule.

Lorsque plusieurs cales anti-dérive sont nécessaires, elles sont toutes être placées du même côté de la rame, afin que leur retrait, avant la remise en mouvement de cette rame puisse être aisément vérifié.

2.2.11 Signalisation portée par les manœuvres

Au cours des manœuvres les engins moteurs portent la nuit au moins un feu blanc à chaque extrémité.

2.2.12 Freinage des manœuvres

Les circulations en manœuvre sont freinées à l'aide du frein continu. Tous les véhicules sont reliés à la conduite générale.

Le Chef de la manœuvre, avant de commander la mise en mouvement, acquiert l'assurance de la continuité de la conduite générale. Cette vérification est obtenue en provoquant une dépression franche dans la conduite générale par ouverture du robinet d'arrêt du dernier véhicule sur lequel le frein continu est en action.

Cette vérification de la continuité de la conduite générale n'est pas à appliquer dans le périmètre du chantier « Triage ».

De plus, le Chef de la manœuvre place le levier du dispositif « vide/chargé » sur la position convenable en fonction de la masse (tare + chargement) du wagon.

2.2.13 **Vitesse limite des manœuvres**

Au cours de l'exécution de la manœuvre, le conducteur observe la marche en manœuvre et règle sa vitesse compte tenu du nombre de véhicules de la rame, des moyens de freinage dont il dispose.

Des vitesses limites à ne pas dépasser peuvent être prévues sur certaines voies. Ces règles sont précisées dans l'ILE « Manœuvres ».

Le Conducteur, compte tenu des renseignements reçus, règle sa vitesse pour être en mesure de s'arrêter au moyen, le cas échéant, du seul frein de l'engin moteur, au point qui lui est précisé.

Les agents de la manœuvre, de leur côté, donnent suffisamment tôt les ordres de ralentissement et d'arrêt.

2.2.14 **Manœuvres sur les voies des ITE**

Les OPF établissent avec les entreprises embranchées des conventions ou des plans de prévention définissant les conditions dans lesquelles les OPF peuvent utiliser les ITE (délai d'avis, voie desservie, vitesse des manœuvres, condition d'immobilisation des wagons...).

Dispositions particulières concernant les manœuvres à l'aide d'un locotracteur télécommandé

L'utilisation d'un locotracteur télécommandé est autorisée sur certaines voies du RFP.

Les voies autorisées ainsi que les conditions d'utilisation de la télécommande figurent dans l'ILE « Manœuvres ».

La conduite du locotracteur est effectuée par le Conducteur à l'aide d'un boîtier de télécommande d'un modèle autorisé par l'EPSF sur le RFN ou ayant obtenu une autorisation de mise en exploitation. Le Conducteur assure alors la fonction de Chef de la Manœuvre pour laquelle il doit avoir été habilité par l'OPF.

Dispositions particulières concernant la manœuvre des engins moteurs en stationnement

Le déplacement d'un engin moteur abandonné, à l'aide de ses appareils de conduite, ne peut être exécuté que par un Agent autorisé.

Lorsqu'un engin moteur en stationnement doit être déplacé sans l'aide des appareils de conduite, le Conducteur, s'il est qualifié, prend les mesures pour permettre le déplacement, puis l'immobilisation éventuelle de cet engin.

Cette manœuvre ne peut être autorisée que par un Chef de la manœuvre ou le Responsable-Circulation.

Restriction ou interdictions d'itinéraires

Les voies et les appareils de voie qui ne sont plus dans un état compatible avec le passage des circulations peuvent faire l'objet d'une restriction ou d'une interdiction d'itinéraire.

Cette restriction ou cette interdiction est précisée dans une ILE temporaire ou au carnet de dérangement.

TITRE 3. VEHICULES - TRAINS

CHAPITRE 3.1 GENERALITES

Un matériel roulant ne peut être exploité que :

- si tous les éléments et équipements liés à la sécurité de l'exploitation, qui le constituent y sont installés,
- si tous ces éléments et équipements sont en état de fonctionnement,
- s'il satisfait aux règles de maintenance qui lui sont applicables.

Toutefois l'OPF définit les conditions dans lesquelles un matériel roulant ne remplissant pas l'une au moins des conditions de circulation exigées peut être mis en circulation après l'accord formalisé de l'OPE. Cet accord peut être assorti de mesures compensatoires à mettre en œuvre par l'OPF.

CHAPITRE 3.2 CIRCULATIONS A DESTINATION DU RFN

Préalablement au départ d'un train ou d'une évolution à destination du RFN, l'OPF s'assure de répondre à l'ensemble des règles applicables sur le RFN (composition, freinage, état du matériel roulant, conduite...).

TITRE 4. SIGNALISATION

CHAPITRE 4.1 PRINCIPES ET DISPOSITIONS GENERALES

Certains ordres ou informations intéressant la sécurité des circulations sont donnés aux Agents concernés, en particulier aux Conducteurs, à l'aide de signaux.

Tout Agent, quelle que soit sa tâche, doit obéissance passive et immédiate aux signaux le concernant.

La nature du système de signalisation ainsi que les conditions d'implantation de la signalisation sont portées à la connaissance des personnels des OP concernés au moyen de la documentation de sécurité fournie par le PAS (le présent document, ILE...). L'aspect et la couleur des signaux implantés sur le terrain sont identifiés au moyen d'indications portées par leur support.

Lorsque les informations sont données depuis le sol au moyen de signaux, elles doivent être compréhensibles sans ambiguïté par les Personnels concernés. Il doit notamment être possible d'identifier l'indication la plus restrictive pouvant être présentée par un signal.

Les mesures à prendre pour pallier les conséquences du dysfonctionnement d'une installation de signalisation font l'objet de procédures à l'usage des personnels concernés.

Les ordres relatifs à la circulation sont donnés pour chaque circulation au Conducteur.

La communication entre le système de signalisation et la circulation est réalisée :

- soit par une information ponctuelle donnée depuis le sol au moyen d'un signal visuel,
- soit par des ordres donnés par un système de communication visuel ou sonore entre les Agents au sol et à bord.

CHAPITRE 4.2 VISIBILITE DE LA SIGNALISATION AU SOL

Le Conducteur doit être en mesure à tout moment d'observer la signalisation au sol. Celle-ci est implantée de manière à être visible depuis la position normale de conduite.

La signalisation au sol et les panneaux d'information sont conçus de manière cohérente pour faciliter leur observation. Certains points sont particulièrement pris en considération :

- une mise en place appropriée de la signalisation de façon à permettre de lire les informations,
- un éclairage approprié et d'une intensité suffisante lorsque ces informations doivent être éclairées,
- en cas d'utilisation de signaux rétro-réfléchissants, les propriétés de réflectivité du matériau utilisé permettent au Conducteur de lire les informations.

CHAPITRE 4.3 EQUIPEMENTS DE SIGNALISATION

4.3.1 Types d'implantation et aspect des signaux

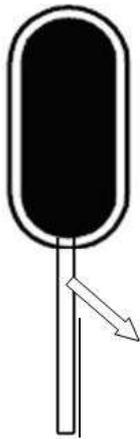
Implantation des signaux

A l'exception de certains signaux amovibles par nature (signaux à main, par exemple), les signaux sont implantés à demeure,

- soit à titre permanent,
- soit à titre temporaire (signaux de chantier par exemple).

Dans certains cas, notamment dans les entre-voies réduites, il peut être fait usage de signaux du type bas installés au ras du sol.

Les signaux implantés à demeure sont normalement installés à droite de la voie à laquelle ils s'adressent, ou au-dessus de cette voie.



Certains de ces signaux peuvent être implantés à gauche exceptionnellement en raison des circonstances locales, ces signaux portent alors une flèche oblique blanche, non éclairées la nuit, orientée vers la voie intéressée.



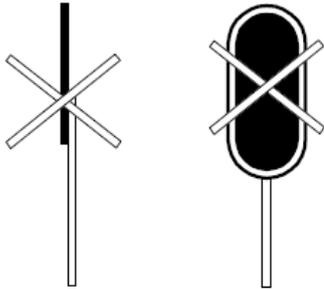
A la sortie d'un groupe de voies convergentes, au lieu d'un signal par voie, il peut n'être fait usage que d'un seul signal qui, s'adressant à l'ensemble de ces voies, est appelé « signal de groupe »

Le signal de groupe est muni de deux flèches obliques blanches, non éclairées la nuit, orientées du même côté vers les deux voies intéressées.

Plaques de repérage des signaux

Les signaux implantés à demeure, à l'exception des signaux de type bas, peuvent être munis d'une plaque de repérage, non éclairée la nuit, à inscription noire sur fond blanc.

Annulation des signaux



Les signaux qui ne sont pas en service sont annulés par l'adjonction d'une croix de Saint-André blanche.

Normalement, les signaux lumineux non en service ne sont pas éclairés ; s'il ne peut en être ainsi (pour procéder à des essais, par exemple), les conducteurs doivent en être avisés

Présentation des signaux à main

Les signaux à main sont normalement présentés à droite de la voie, ou dans la voie, à laquelle ils s'adressent.

Les signaux à main de nuit sont utilisés le jour lorsque les conditions climatiques ne permettent pas une visibilité suffisante.

Aspect des signaux

Les signaux implantés à demeure peuvent être fixes ou mobiles.

Un signal est dit "fixe" lorsqu'il présente en permanence un aspect invariable.

Un signal est dit "mobile" lorsqu'il peut présenter au moins deux aspects distincts correspondant respectivement à la position "signal ouvert" et à la position "signal fermé" du signal considéré.

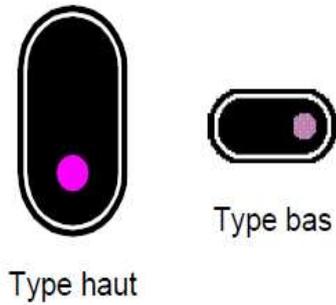
Il est fait usage soit de panneaux pouvant présenter un feu de couleur porté par un écran noir soit de tableaux lumineux ou réflectorisés, pouvant présenter une inscription ou un signe conventionnel.

Signaux d'arrêt et d'annonce d'arrêt

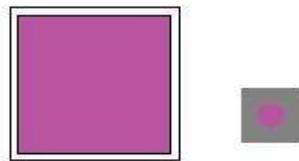
Principes

Pour protéger des appareils de voie ou des parties de voie (aiguilles, traversées, zones de stationnement,...), il est fait usage de signaux d'arrêt (permettant de provoquer l'arrêt des circulations).

Signaux d'arrêt - Carré violet



En signalisation lumineuse le carré violet fermé présente un feu violet

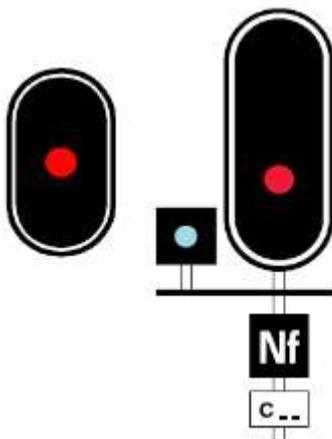


En signalisation mécanique c'est une cocarde violette de forme carré associée à un feu violet (observation de nuit)

Le carré violet fermé commande au Conducteur l'arrêt avant le signal.

Sa fonction principale est d'assurer la protection des croisements des voies de circulation.

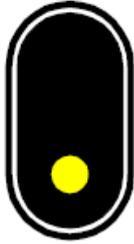
Signaux d'arrêt - Sémaphore



Le sémaphore fermé présente en signalisation lumineuse, un feu rouge, avec œillette allumée s'il s'agit d'un panneau muni d'une plaque Nf.

Le sémaphore fermé commande au Conducteur l'arrêt avant le signal.

Signaux d'annonce d'arrêt - Avertissement



L'avertissement fermé présente en signalisation lumineuse, un feu jaune

L'avertissement fermé commande au Conducteur d'être en mesure de s'arrêter avant le ou les signaux d'arrêt présents sur le RFN.

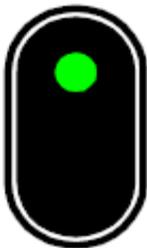
L'avertissement peut également annoncer un heurtoir.

Si ce ou ces signaux sont ouverts, et si rien ne s'y oppose, le Conducteur peut éventuellement reprendre sa marche normale.

4.3.2 Feux présentés à l'ouverture des signaux carrés

Les carrés violets présentent normalement à l'ouverture, de jour comme de nuit un feu vert ou un feu blanc.

Feu vert



Le feu vert indique au Conducteur que la circulation en marche normale est autorisée, si rien ne s'y oppose.

Feu blanc



En règle générale, le feu blanc commande ou confirme au Conducteur l'observation de la marche en manœuvre.

Toutefois, lorsque le carré violet correspondant est ouvert pour donner accès à une voie principale, le feu blanc commande au Conducteur d'observer la marche à vue jusqu'au signal commandant l'entrée du canton suivant, sans dépasser dans la zone correspondante la vitesse de 30 Km/h sur les appareils de voie.

4.3.3 Feux présentés par le panneau de contrôle de fermeture des PN à franchissement conditionnel (FC)



Le franchissement du PN par le Conducteur est subordonné à la présentation d'un contrôle de fermeture des barrières, constitué par deux feux verts.

4.3.4 Dispositions particulières applicables aux panneaux

Identification du signal porté par un panneau

1. En présence d'un panneau éteint, le Conducteur détermine le signal le plus impératif susceptible d'être présenté par ce panneau. A cet effet, les panneaux sont munis, outre la plaque de repérage, d'une plaque d'identification, non éclairée la nuit.
2. Suivant l'indication la plus impérative, le signal le plus impératif que peut présenter un panneau (ex : carré violet, sémaphore, feu blanc, avertissement, voie libre – signal de sortie du RFP), la plaque d'identification correspondante comporte l'inscription ci-après en lettres blanches sur fond noir :



Exemple de plaque d'identification pour un signal pouvant présenter l'indication carré violet



Certains signaux peuvent être munis d'une plaque de cantonnement non éclairée la nuit, portant en noir sur fond blanc, l'inscription BM, destinée à rappeler le mode de cantonnement réalisé en aval de ce signal.

4.3.5 Signaux de limitation de vitesse

Dispositions générales

Au franchissement de certaines aiguilles ou à la traversée de certaines zones la vitesse des circulations est limitée à un taux déterminé.

On distingue à ce sujet :

- les limitations permanentes de vitesse
- les limitations temporaires de vitesse, qui peuvent être prévues, lorsqu'elles résultent de travaux organisés à l'avance, ou inopinées, lorsqu'elles résultent de causes accidentelles (y compris les modifications imprévues dans le déroulement de travaux programmés).

Signaux de limitations permanentes de vitesse

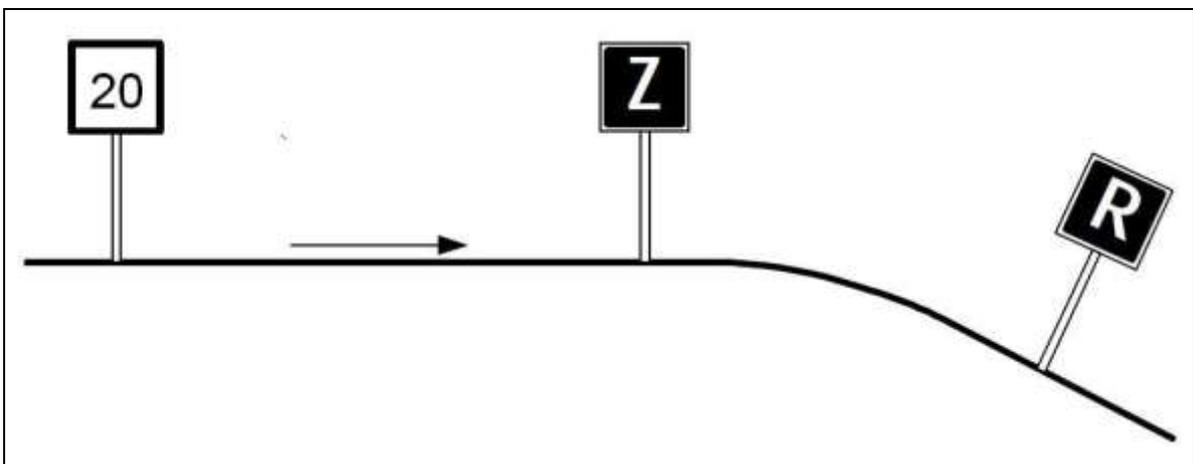
Les limitations permanentes de vitesse sont repérées sur le terrain au moyen de tableaux indicateurs de vitesse limite désignés en abrégé « TIV ».

Les parties de voie (courbes, etc.) ou les aiguilles (en pointe ou en talon) sur lesquelles une limitation permanente de vitesse est observée sont normalement précédées d'un TIV fixe à distance, à chiffres noirs sur fond blanc indiquant la limitation de vitesse, éclairé la nuit ou réflectorisé.

Ce tableau est de forme carrée, ou rectangulaire pour les voies donnant accès à certains sous-secteurs. Dans ce dernier cas, « Km/h » complète l'inscription.

L'origine de la partie de voie où s'applique la limitation à ne pas dépasser par les conducteurs, est repérée par une pancarte « Z » non éclairée la nuit, à lettre blanche sur fond noir.

La fin de la partie de voie où s'applique la limitation à ne pas dépasser par les conducteurs, est repérée par une pancarte « R » non éclairée la nuit, à lettre blanche sur fond noir.

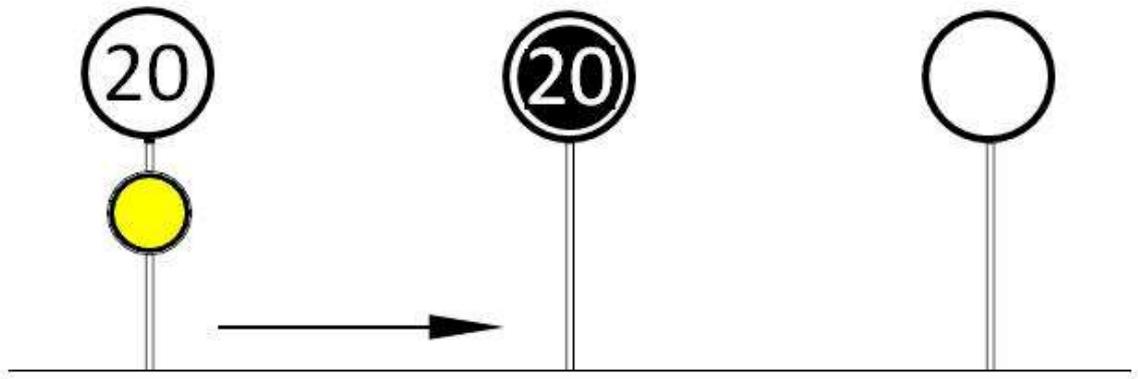


Signaux de limitations temporaires de vitesse

Les limitations temporaires de vitesse sont signalées sur le terrain à l'aide de tableaux indicateurs de vitesse limite, désignés en abrégé « TIV », dont la mise en service est portée en temps utile à la connaissance des Conducteurs et du Responsable Circulation.

Les parties de voie (chantiers de travaux, ...) sur lesquelles une limitation temporaire de vitesse est observée sont normalement précédées par deux TIV fixes de chantier :

- un TIV à distance, éclairé la nuit, de forme circulaire, à chiffres noirs sur fond blanc. Ce tableau est accompagné d'un disque jaune présentant, pour observation de nuit, un feu jaune (le TIV à distance et le feu jaune du disque de complément sont munis d'un éclairage intermittent cadencé),
- un TIV d'exécution, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réflectorisé, à chiffres blancs sur fond noir, implanté à l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée.



Le TIV à distance, ainsi que le TIV d'exécution, commande au Conducteur de ne pas dépasser la vitesse indiquée par ce tableau, en kilomètres à l'heure, au franchissement de la partie de voie correspondante.

Un tableau blanc, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réflectorisé, indique la fin de la partie de voie à franchir à vitesse limitée ; le Conducteur ne reprend sa vitesse normale, si rien ne s'y oppose, que lorsque le dernier véhicule de sa circulation a franchi ce tableau.



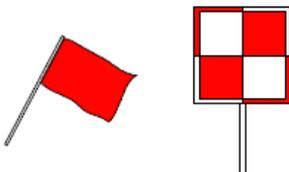
Lorsqu'une aiguille en pointe, aiguille de bifurcation par exemple, se trouve entre le TIV à distance et l'origine de la partie de voie à franchir à vitesse limitée, il est fait usage, sur la branche de l'itinéraire non concerné par la limitation temporaire de vitesse, d'un tableau blanc à flèche verticale noire, de forme circulaire, éclairé la nuit ou réflectorisé, implanté en talon de l'aiguille.

Dès que la tête de la circulation a franchi ce tableau, le Conducteur est autorisé à reprendre sa vitesse normale si rien ne s'y oppose.

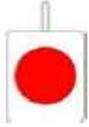
4.3.6 Signaux d'arrêt à main – Signaux détonants

Signal d'arrêt à main (SAM)

Le Signal d'Arrêt à Main est constitué :



- le jour, par un drapeau rouge déployé ou par un jalon d'arrêt à damier rouge et blanc,



- la nuit, par un feu rouge d'une lanterne à main ou le feu rouge d'un jalon d'arrêt.

Le signal d'arrêt à main commande l'arrêt immédiat. Il peut également être utilisé pour repérer le point qu'un Conducteur ne dépasse pas lorsqu'il circule en marche à vue ou en **marche en manœuvre**, ou bien encore lorsqu'il a un arrêt prévu.

En cas d'urgence, et à défaut des moyens indiqués ci-dessus, l'arrêt est commandé par un objet, ou une lumière quelconque, vivement agité, ou encore par les deux bras élevés de toute leur hauteur.

Reprise de marche après arrêt devant un signal d'arrêt à main

Le Conducteur dont la circulation se trouve arrêtée par un signal d'arrêt à main ne peut reprendre sa marche que si le signal cesse de lui être présenté.

Pétards isolés

Des pétards isolés sont employés dans certains cas.

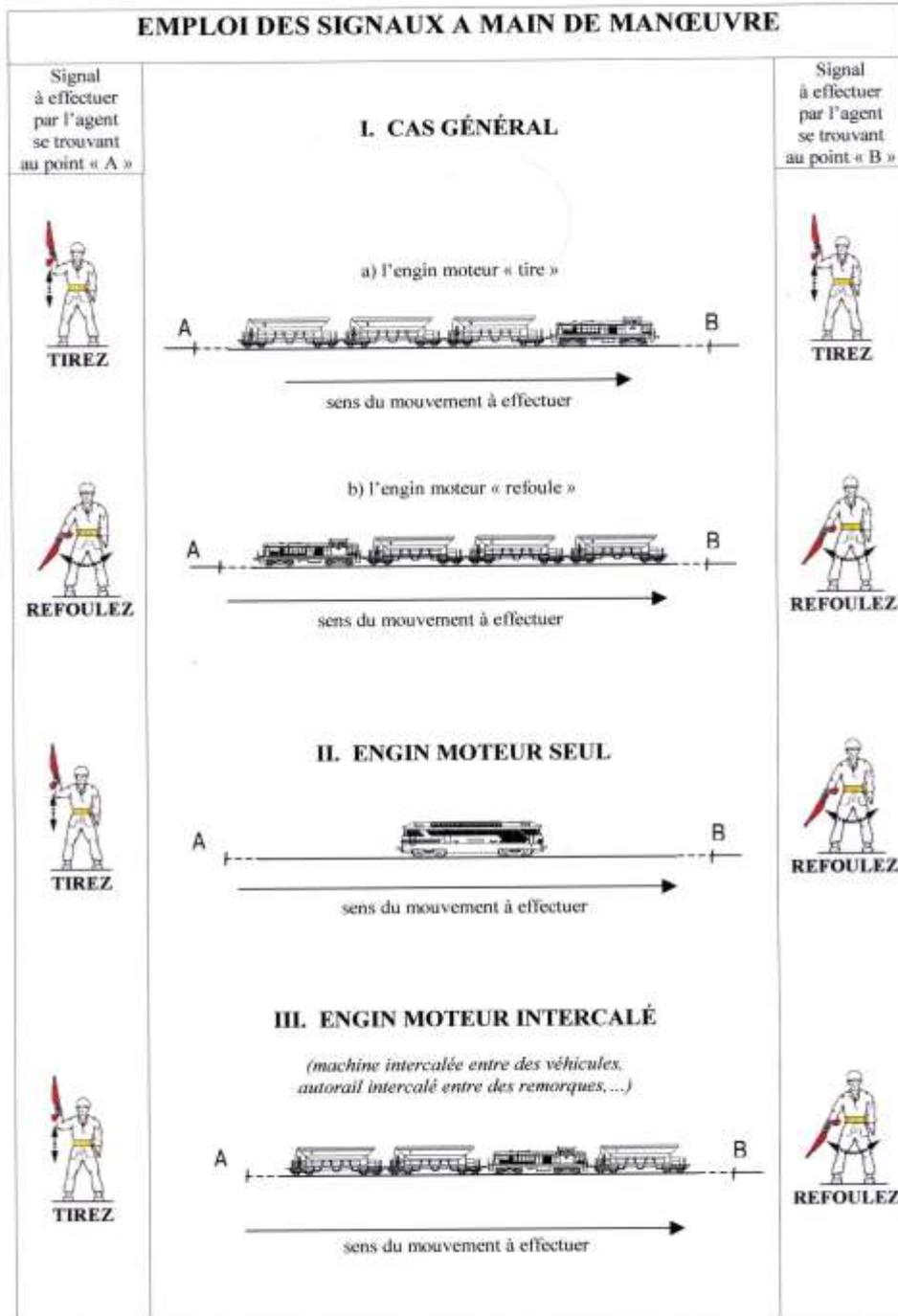
La détonation d'un ou de plusieurs pétards isolés commande au Conducteur de s'arrêter d'urgence.

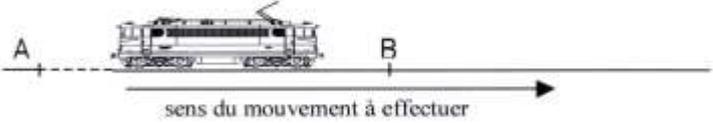
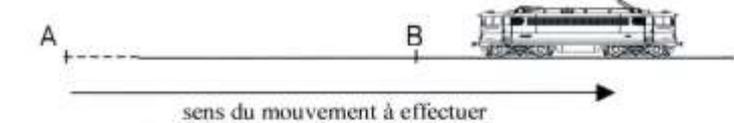
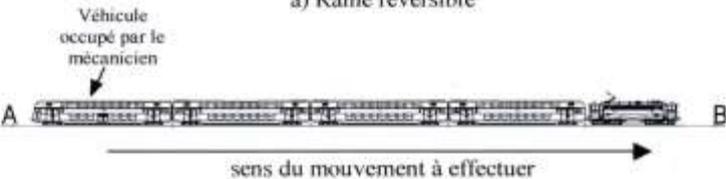
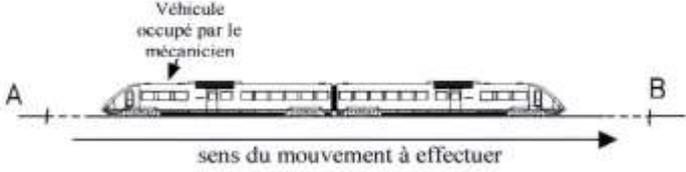
Il est ensuite autorisé à se remettre en marche, sauf s'il a rencontré un signal lui commandant l'arrêt, en observant la marche à vue.

4.3.7 Signaux de manœuvre

Les principaux ordres à donner au Conducteur par signaux à main de manœuvre sont décrits dans le tableau ci-après ;

Les signaux acoustiques sont faits au moyen du sifflet ou de la trompe et sont utilisés, en plus des signaux à main, dans le cas où l'agent qui fait ces derniers signaux estime nécessaire d'appeler l'attention du Conducteur.



EMPLOI DES SIGNAUX A MAIN DE MANŒUVRE (suite)		
<p>Signal à effectuer par l'agent se trouvant au point « A »</p> 	<p>IV. ENGIN MOTEUR SEUL OU INTERCALÉ PASSANT DEVANT L'AGENT QUI FAIT LES SIGNAUX</p>   <p>L'agent se trouvant en « B » modifie les signaux lorsque l'engin moteur passe devant lui.</p>	<p>Signal à effectuer par l'agent se trouvant au point « B »</p>  
 	<p>V. RAME COMPORTANT UNE CABINE DE CONDUITE A CHAQUE EXTRÉMITÉ</p> <p>a) Rame réversible</p>  <p>b) Élément automateur (ou Autorail, engins moteurs en UM,...)</p> 	 

4.3.8 Signaux de départ des trains et des évolutions

Signal à main de départ

Utilisé par les agents sédentaires pour donner l'autorisation de départ sous la forme manuelle en cas de panne radio, le signal à main de départ est constitué :

- le jour, par le guidon de départ vert et blanc, élevé verticalement et balancé légèrement dans le sens transversal ;
- la nuit, par le même geste, avec le feu vert de la lanterne.

4.3.9 Pancartes et tableaux à inscriptions diverses

Dispositions communes

Des pancartes fixes, non éclairées la nuit mais pouvant être réflectorisées, et des tableaux fixes, lumineux, réflectorisés, portant une inscription en langage clair ou en abrégé, ou bien un symbole conventionnel, sont employés pour donner certaines indications aux Conducteurs.

Pancarte "S"



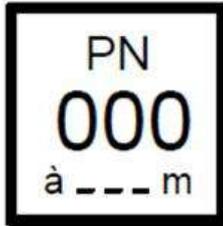
La pancarte « S » commande au Conducteur de donner un coup de sifflet au franchissement de cette pancarte. En cas de circonstances atmosphériques réduisant fortement la visibilité (brouillard, ...) le Conducteur donne un coup de sifflet prolongé.

Pancarte « Arrêt »

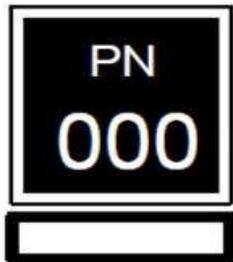


La pancarte « Arrêt » Commande au Conducteur de s'arrêter avant la pancarte et d'attendre, s'il y a lieu de la franchir, d'en recevoir l'ordre donné verbalement par le Chef de la manœuvre.

Pancartes PN



Cette pancarte signale au Conducteur qu'il approche d'un PN non gardé avant lequel il s'arrête.



Cette pancarte repère la proximité immédiate du PN. Le bandeau blanc identifie un PN dont la commande de fermeture ou la manœuvre incombe aux agents des Opérateurs portuaires.

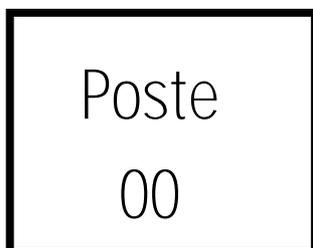


Implantée entre les deux pancartes précédentes, cette pancarte repère le point où la commande radio est lancée, pour les PN équipés de commande radio à distance.

Pancartes « Poste..... »

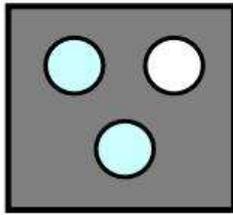


Dans le secteur Nord des pancartes comportant un NOM permettent de fixer la délimitation de cantons pour gérer l'espacement et le nez à nez par échange de dépêches entre le Chef de la manœuvre et le Responsable-Circulation.



Dans le secteur SUD, des pancartes comportant un NOMBRE permettent de fixer la délimitation de cantons pour gérer l'espacement et le nez à nez par échange de dépêches entre le Chef de la manœuvre et le Responsable-Circulation.

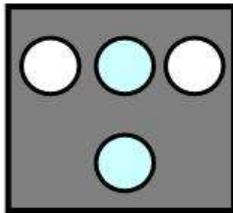
4.3.10 Contrôle d'itinéraire



Ce contrôle a pour fonction d'indiquer au Conducteur (ou Chef de la manœuvre) l'itinéraire tracé.

Ce contrôle est matérialisé par 2 feux blancs présentés sur une cible en tôle, de forme carrée.

Ces cibles sont portées par un poteau situé à la pointe de l'aiguille intéressée.



L'allumage des feux est subordonné au collage de la lame d'aiguille ou des aiguilles concernées pour la direction intéressée.

Les lieux d'implantation et le fonctionnement de ces dispositifs sont décrits dans l'ILE « Manœuvres ».

4.3.11 Signalisation de sortie de certains faisceaux ou groupes de voies convergentes

Chevron pointe en haut



Si cela est nécessaire, pour repérer spécialement le point où l'arrêt est imposé aux mouvements exécutés en direction des croisements de sortie d'un faisceau de voies convergentes, il est fait usage, pour chacune des voies du faisceau d'un chevron pointe en haut, non éclairé la nuit, placé à droite de la voie à laquelle il s'adresse (si cela est nécessaire le chevron pointe en haut est complété par l'indication du numéro de la voie), en talon de l'aiguille de sortie correspondante.

4.3.12 Pancarte « Limite des manœuvres »



Repère le point que ne doivent pas dépasser les manœuvres exécutées en direction de cette pancarte, laquelle ne peut être franchie, s'il y a lieu, qu'après arrêt et sur l'ordre verbal du chef de la manœuvre. L'inscription LM peut être écrite en toute lettre. Cette inscription peut être complétée par le destinataire auquel s'adresse cette pancarte.

4.3.13 Signaux propres à la traction électrique

Sur les sections de ligne électrifiées, il est fait usage, en complément de la signalisation ordinaire, de signaux spéciaux propres à la traction électrique.

Ces signaux concernent les Conducteurs des engins moteurs électriques, y compris ceux des machines de double traction et de pousse, ainsi que les accompagnateurs d'un wagon ou d'une voiture pantographe dont le pantographe est levé.

Signal fin de caténaire



Le signal « fin de caténaire » (bande horizontale blanche sur fond violet), non éclairé la nuit, repère le point que le pantographe ne doit pas dépasser avant la fin de la ligne de contact.

CHAPITRE 4.4 MODE NOMINAL – FONCTIONNEMENT NORMAL

4.4.1 Mise en service. Mise en exploitation

Voir Titre « 4.8 ».

4.4.2 **Procédures d'utilisation des** commandes et contrôles

D'une manière générale, le Responsable-Circulation ne manœuvre les signaux que dans les conditions prévues par l'ILE « Installations de Sécurité » du poste d'aiguillage. Il lui est défendu d'altérer le fonctionnement des mécanismes mis à leur disposition, ni de s'en affranchir, en dehors des cas prévus par procédure.

Manœuvre des signaux

Les modalités de manœuvre des signaux sont décrites au Titre « 7 ».

Contrôle des signaux

Les règles liées au contrôle des signaux sont décrites au Titre relatif aux « 4.4.6 »

4.4.3 Observation des signaux

Le Conducteur s'efforce de reconnaître du plus loin possible les indications que donnent les signaux et ne se désintéresse pas de leur observation tant qu'il ne les a pas franchis.

À cet effet, lorsque les circonstances atmosphériques rendent difficile la perception des signaux, le Conducteur n'hésite pas à ralentir pour être en mesure d'en observer avec certitude les indications.

4.4.4 Arrêt d'une circulation par un carré violet

Lorsqu'une circulation est arrêtée par un carré violet fermé, si le signal ne s'ouvre pas immédiatement le Conducteur ou le Chef de la manœuvre se rend au téléphone du signal (si celui-ci en est muni) ou utilise la radio s'il dispose d'une liaison radio avec le Responsable-Circulation pour signifier à son correspondant qu'il est arrêté devant un signal fermé en précisant la référence de sa circulation et celle du carré fermé.

Cette information est complétée par tout autre renseignement (panneau éteint par exemple) qu'il serait utile de porter à la connaissance du Responsable-Circulation.

À défaut, de pouvoir communiquer, il se rend au poste d'aiguillage ou y envoie l'Agent d'accompagnement si un tel agent est présent sur la circulation.

À la suite de la reconnaissance, le Conducteur peut recevoir du Responsable-Circulation des instructions auxquelles il se conforme.

Outre les ordres ou avis donnés en application des articles relatifs à la circulation, il peut également lui être demandé :

- d'effectuer certaines vérifications sur le terrain (libération d'une partie de voie, collage d'aiguille,...)
- de manœuvrer certains appareils (aiguilles, bouton-poussoir,...),
- ...

Le Conducteur rend compte au Responsable-Circulation de l'exécution de ces opérations.

D'autre part, en ce qui concerne sa remise en marche, le Conducteur peut, selon le cas :

- ou bien être invité à attendre l'ouverture du signal,
- ou bien recevoir l'autorisation de franchir fermé le signal.

4.4.5 Franchissement d'un signal carré violet fermé

Franchissement sur autorisation

Le Conducteur peut recevoir par radio ou par téléphone du Responsable-Circulation l'autorisation de franchir fermé un signal carré violet. Cette autorisation est transmise par la dépêche suivante :

"Ordre est donné au Conducteur de la circulation n°... de franchir fermé le signal carré violet"

Le Conducteur, par ailleurs, agit comme s'il rencontrait fermés les signaux combinés avec le signal carré violet.

Ces autorisations sont datées et signées par le Responsable-Circulation qui les établit et les annote de leur mode de transmission : transmise par radio ou par téléphone.

De son côté, le Conducteur note le texte sur son carnet de dépêche, vérifie que l'autorisation de franchissement concerne bien sa circulation et le signal considéré, et note le numéro d'autorisation indiqué par le Responsable-Circulation.

Conduite à tenir par un Conducteur autorisé à franchir fermé un signal carré violet

L'autorisation de franchir fermé un signal carré ne délie pas le Conducteur de l'obligation qui a pu lui être faite antérieurement d'observer certaines prescriptions particulières jusqu'à un point situé au-delà du signal.

Il est rappelé enfin que l'autorisation de franchir fermé un signal carré ne dispense pas le Conducteur d'attendre, avant de se mettre en marche, d'avoir reçu l'autorisation de départ lorsqu'elle est prescrite par L'ILE « Réception et départ des trains ».

Franchissement intempestif d'un signal d'arrêt fermé

En cas de franchissement intempestif d'un signal carré d'arrêt fermé, il importe tout d'abord que les Agents intéressés (Conducteur et Responsable-Circulation notamment) prennent d'urgence les mesures qu'ils jugent nécessaires afin d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une telle situation.

Puis, dans tous les cas, quelles que soient les mesures prises, le Responsable-Circulation après avoir procédé aux opérations et vérifications utiles, délivre au Conducteur une autorisation de franchir fermé le signal carré correspondant, comme si la circulation était arrêtée devant le signal.

4.4.6 Règles de maintenance

Cette maintenance de la signalisation est scindée en deux périmètres distincts :

- un périmètre des Installations de Sécurité du Poste d'aiguillage,
- un second périmètre pour les Installations de Sécurité dites de campagne (ensemble des installations à la voie).

4.4.7 Procédure de mise hors service

La mise hors service d'installations est assimilable à une modification d'installations en service. Les dispositions applicables pour la vérification technique des installations, les essais et la mise en service sont applicables aux installations subsistantes.

Les signaux mis hors service sont soit :

- déposés,
- annulés par une croix de St André en attente de leur dépose. Dans ce cas les documents de référence de l'installation sont modifiés si cette situation temporaire dure plus de 6 mois.

CHAPITRE 4.5 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS

S'agissant d'installations de sécurité, les règles liées aux travaux sur la signalisation sont identiques à celles décrites au Titre « 7.3 ».

CHAPITRE 4.6 MODE DEGRADE INOPINE – ANOMALIES

4.6.1 Mesures conservatoires et avis à lancer

Voir le Titre « 9 ».

4.6.2 Traitement des conséquences - Moyens de substitution

Aspect anormal d'un signal ou position douteuse d'un signal

Lorsqu'un Conducteur rencontre un signal présentant un aspect anormal, ou dans une position douteuse, il se comporte comme en présence de l'indication la plus restrictive pouvant être donnée par ce signal.

Raté de fermeture d'un signal

Dans le cas où un signal d'arrêt ou d'avertissement n'obéit pas à une commande de fermeture (le signal reste ouvert), le Responsable-Circulation prend immédiatement les mesures utiles pour assurer la sécurité. Il doit notamment, si le signal devait être fermé pour protéger l'exécution d'un mouvement, différer celui-ci jusqu'à ce que les conditions voulues de sécurité sont remplies.

Le Responsable-Circulation arrête les circulations par un autre moyen, et les retient le cas échéant.

Il peut utiliser, à la place du signal en dérangement, un signal équivalent ou plus impératif. Par exemple remplacer la fermeture d'un carré par celle d'un autre carré ou encore retenir au moyen d'un signal d'arrêt à main une circulation arrêtée.

À défaut d'autre mesure, il présente ou fait présenter à la distance réglementaire du point à protéger un signal d'arrêt à main appuyé de pétards.

Il est également possible via une entente par dépêche, que l'Agent-Circulation du PRG de Neudorf remette aux Conducteurs, à partir d'une circulation déterminée, l'ordre écrit de s'arrêter au poste 1 SRH (en précisant s'il y a lieu le point ou le signal à ne pas dépasser) et de se mettre en communication avec le Responsable-Circulation.

Raté d'ouverture d'un signal

Dans le cas d'un carré violet n'obéissant pas à une commande d'ouverture (le signal reste fermé), le Responsable-Circulation maintient fermé le signal à distance en vue de faciliter l'observation par les Conducteurs du signal en dérangement. Si le signal à distance était manœuvré par le même levier que le signal d'arrêt, le Responsable-Circulation maintiendrait le levier en position de fermeture jusqu'à l'arrêt des circulations.

D'autre part le Responsable-Circulation autorise, s'il y a lieu, le franchissement du signal d'arrêt dans les conditions prévues par le présent règlement. Avant d'autoriser ce franchissement, il s'assure que les conditions voulues sont bien remplies (ces conditions et les vérifications à effectuer ou à faire effectuer sont indiquées dans L'ILE « Installations de Sécurité » du poste d'aiguillage) : il vérifie notamment, le cas échéant, que le signal d'arrêt n'est pas maintenu fermé par un dispositif de sécurité dont les conditions ne seraient pas satisfaites.

Dans le cas d'un signal autre que carré, le Responsable-Circulation n'a pas de mesure à prendre.

4.6.3 Extinction accidentelle d'un signal

L'extinction accidentelle d'un signal peut se produire en position d'ouverture ou de fermeture.

En position de fermeture, le Responsable-Circulation prend les mêmes mesures que celles prévues pour un raté de fermeture.

En position d'ouverture, il arrête les circulations pour aviser les Conducteurs de l'extinction.

Le Conducteur se comporte comme en présence de l'indication la plus restrictive pouvant être donnée par ce signal.

4.6.4 Signalement des anomalies

Les Conducteurs signalent les anomalies telles que signaux en position douteuse ou présentant un aspect anormal ou éteints accidentellement dont ils n'ont pas été avisés ainsi que, d'une manière générale, toute situation de signalisation qui leur paraîtrait anormale.

En pareil cas, le Conducteur avise par les moyens dont il dispose le Responsable-Circulation.

Le Conducteur annote son carnet de dépêche ou le fait annoter par l'agent d'accompagnement si un tel agent est présent.

Le Responsable-Circulation ainsi informé avise ou fait aviser l'OPM.

CHAPITRE 4.7 PROCEDURES D'INTERVENTION DE LA MAINTENANCE ET DE RETOUR AU MODE NOMINAL

Voir Titre « 7 ».

CHAPITRE 4.8 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION

Voir Titre « 9 ».

TITRE 5. VOIES ET OUVRAGES D'ART

Les paragraphes suivants présentent les principales règles d'exploitation sur le PAS liées à la voie en mode :

- dégradé prévu (ex : chantiers sur ou aux abords de la voie),
- dégradé inopiné (ex : rail cassé, gauche hors tolérances).

CHAPITRE 5.1 CARACTERISTIQUES DES VOIES

Les caractéristiques des voies sont décrites dans le DRR.

CHAPITRE 5.2 MODE NOMINAL – REGLES DE MAINTENANCE ORDINAIRE

5.2.1 Maintenance préventive de la voie courante

Dans le domaine technique « Voie », la maintenance préventive nécessite de connaître et de suivre l'évolution de la dégradation des paramètres de la voie et de ses constituants et de les comparer aux seuils définis dans les normes d'entretien.

La surveillance

La connaissance de l'état de la voie nécessite l'organisation d'une « recherche d'informations » portant sur :

- les constituants de la voie : rails, attaches, traverses, joints, etc.
- la géométrie de la voie : nivellement longitudinal et transversal, dressage et écartement.

Cette recherche s'appuie sur :

- a) La surveillance humaine qui comprend :
 - Les observations visuelles du matériel et de la géométrie de la voie programmées ou réalisées à la demande (forte chaleur, intempéries...),
 - Les vérifications de la voie par des mesures et des démontages (l'efficacité des attaches, compte tenu de l'importance de la tâche et de la possibilité d'une analyse statistique, la vérification s'effectue par sondage).
- b) La surveillance embarquée, qui permet d'avoir une connaissance de l'état de l'ensemble du patrimoine le plus critique grâce à un balayage des voies concernées.

Elle comprend :

 - l'enregistrement des caractéristiques géométriques de la voie, à l'aide d'engins instrumentalisés,
 - l'accompagnement des manœuvres.

- c) sur les VFP à faible criticité, notamment sans impact sur la sécurité, une maintenance corrective pourra parfois suffire. C'est le cas par exemple de certaines voies dans la mesure où un suivi attentif des circulations, lors des manœuvres, permettra de provoquer des interventions adaptées à une éventuelle dégradation perceptible de l'état de la voie.

Les valeurs de référence des paramètres de la voie et de ses constituants figurent dans l'ILE « Normes de maintenance ».

L'OPM indique la périodicité des vérifications dans un plan de maintenance.

Cette périodicité dépend de critères généraux (vitesse, type d'armement de la voie, etc.).

Le référentiel de maintenance de l'OPM pourra aider à la prise de décision quant à la nécessité ou non d'entreprendre une intervention dans un délai donné ou de mettre en place des mesures conservatoires vis-à-vis de l'exploitation.

La maintenance préventive systématique (MPS)

Dans le domaine de la voie, la MPS concerne essentiellement le graissage des dispositifs de dilatation et le nettoyage des rails à gorge des PN.

Cet entretien courant est défini au PAM.

La maintenance préventive conditionnelle (MPC)

L'exploitation des données recueillies lors des différentes recherches d'informations (tournées de surveillance notamment) et l'application des normes d'entretien permettent de décider s'il y a lieu d'intervenir et du délai pour intervenir.

Elle peut aussi être déclenchée par des signalements à l'occasion d'autres opérations de maintenance (par exemple aux PN lors d'une maintenance de l'OPM du service de signalisation).

Les interventions concernent la géométrie de la voie (reprise d'écartement, de nivellement, de dressage), le rail (réparation ou remplacement), les joints, les traverses et le système d'attache.

5.2.2 Maintenance préventive des appareils de voie

Un appareil de voie constitue un système complexe mais bien localisé géographiquement. Il nécessite une attention particulière car sa sollicitation est supérieure à celle de la voie courante.

La surveillance

Pour les appareils de voie, deux types de vérifications (Vérifications de sécurité et Vérifications détaillées), portant respectivement sur les éléments critiques vis-à-vis de la sécurité ou sur les autres éléments, sont effectuées.

Ces vérifications consistent à relever certaines cotes dans différentes parties des appareils de voie et définies dans l'ILE « Normes de maintenance ».

La maintenance préventive systématique (MPS)

L'entretien des appareils de voie concerne essentiellement le graissage des coussinets de la partie aiguillage.

Cet entretien courant est défini au PAM.

La maintenance préventive conditionnelle (MPC)

Comme pour la voie courante, l'exploitation des données recueillies lors des différentes recherches d'informations et l'application des normes d'entretien permettent de décider s'il y a lieu d'intervenir et du délai pour intervenir.

Elle peut aussi être déclenchée par des signalements à l'occasion d'autres opérations de maintenance (lors d'une maintenance de l'OPM du service de signalisation par exemple)

Les interventions concernent les mêmes constituants que la voie courante, mais une attention particulière est exercée sur l'état des lames d'aiguilles (pouvant déterminer le meulage ou le remplacement du demi-aiguillage) et du cœur d'appareil (rechargement par soudure jusqu'à son remplacement).

5.2.3 Maintenance préventive des Ouvrages d'Art

La politique de maintenance des Ouvrages d'Art, ponts, murs de soutènement, ouvrages hydrauliques, s'appuie sur une connaissance la plus fine possible de l'état du patrimoine, afin d'identifier en temps utile les défauts et désordres, y remédier suivant l'urgence de la remise en état à entreprendre, et programmer les opérations d'entretien en précisant les priorités d'intervention. Cette connaissance est obtenue grâce à la qualité de la surveillance mise en œuvre.

La surveillance comprend des observations visuelles et des vérifications (sondages, parfois épreuves et essais, mesures, investigations) destinées à évaluer l'état d'une construction.

Elle permet de percevoir toute évolution à partir d'une situation de référence de cet état, toute dégradation, afin d'entreprendre à temps les interventions préventives ou correctives nécessaires.

Sauf dans le cas très particulier d'ouvrages instrumentés, il n'existe pas pour les Ouvrages d'Art d'enregistrement de paramètres permettant de dire que l'état d'un ouvrage a franchi un seuil prédéterminé, significatif de cet état, d'où l'importance de la surveillance.

La surveillance des ouvrages d'art se compose de trois types d'opérations :

- la « surveillance continue » est réalisée au cours des tournées, périodiques ou non, quel que soit le but de ces tournées, ou au cours des travaux,
- la « visite annuelle » qui permet de détecter à temps une évolution rapide des avaries ou désordres ou l'apparition de ceux-ci :
- « **l'inspection détaillée** », a pour objet de relever toutes les déficiences des structures. Elle constitue un examen précis et approfondi.

L'analyse réalisée à partir du constat doit être suffisamment fiable pour permettre un diagnostic sur le comportement ultérieur de l'ouvrage, au moins jusqu'à la prochaine inspection détaillée.

Aucun modèle de vieillissement n'existant, la seule évaluation possible est basée sur l'expérience des spécialistes qui réalisent les inspections.

Dans certains cas ou circonstances exceptionnelles, il peut être décidé d'exercer une surveillance renforcée comportant des visites spéciales ou des investigations (maintenance préventive conditionnelle).

L'entretien (maintenance préventive conditionnelle)

L'entretien permet, par des travaux limités, de retarder ou d'éviter des interventions plus conséquentes dont les causes sont le plus souvent liées à l'environnement de l'ouvrage.

Il convient pour cet entretien de réaliser sans tarder les travaux appropriés qui sont révélés par les tournées de surveillance (en indiquant l'ordre de priorité des opérations d'entretien).

Les interventions (maintenance préventive conditionnelle)

Les interventions permettent aux ouvrages d'assurer le niveau de service pour lequel ils ont été construits ou adaptés.

Elles ont pour objectif de leur restituer un état de service proche de la valeur d'origine ou en adéquation avec la durée de service escomptée.

5.2.4 Maintenance préventive des Ouvrages en Terre

Les « Ouvrages en Terre » sont le résultat des terrassements réalisés pour l'installation des voies ferrées (déblais et remblais meubles ou rocheux, assises de voies).

Leur extension est quasiment égale à la longueur des lignes, déduction faite des ouvrages d'art. C'est donc un patrimoine continu, très vaste, dont le découpage en ouvrages élémentaires est complexe.

De plus, les caractéristiques géométriques, la nature et la constitution des ouvrages en terre sont très diversifiées et varient avec la topographie et la géologie.

La stabilité des ouvrages en terre dépend non seulement de leurs caractéristiques propres et de leur état mais aussi de phénomènes externes non maîtrisables (modification naturelle ou humaine de l'environnement), aléatoires (intempéries, sécheresse, gel). De plus, l'évolution des désordres d'Ouvrages en Terre est irrégulière dans le temps.

Cette stabilité conditionne la fiabilité des voies et la sécurité des circulations au même titre que l'état des autres installations fixes.

Le PAS a donc l'obligation d'assurer la maintenance des Ouvrages en Terre.

Pour cela, la politique retenue consiste à détecter les ouvrages posant problème et à leur appliquer une procédure de maintenance particulière.

La surveillance

La surveillance des ouvrages en terre permet de détecter les désordres le plus tôt possible afin d'y remédier avant qu'ils n'affectent les voies et les circulations.

Elle comporte trois stades :

- la « surveillance continue et courante » est exercée lors des différentes tournées réglementaires, périodiques ou non, quel que soit le but de ces tournées (voies, abords, ouvrages d'art, etc.),

Cette surveillance, basée sur l'observation visuelle, a pour but d'identifier :

- ✓ les ouvrages en terre présentant des désordres (affaissements de voie, glissements de talus, chutes de rochers, fontis, etc.),
- ✓ les modifications de l'environnement (travaux, urbanisme, agriculture, déboisement, aménagements hydrauliques, etc.) qui peuvent avoir des conséquences sur les ouvrages ferroviaires.

- la « surveillance par visite détaillée » des zones sensibles concerne des ouvrages en terre présentant des désordres, des ouvrages où des désordres anciens ont fait l'objet de traitement et des ouvrages similaires présentant des caractéristiques géométriques et géotechniques analogues à celles d'ouvrages affectés de désordres.

Cette visite détaillée nécessite souvent un débroussaillage préalable.

Elle est basée sur l'observation visuelle et a pour objet d'examiner la plate-forme, les talus et les abords afin de relever tous les indices révélateurs de désordres (gonflement, affaissement, fissures, fractures, irrégularités, zones humides) et de retrouver tous les ouvrages de drainage anciens (fossés de crêtes, drains, pierrées de drainage incluses dans les ouvrages, regards, captages de sources,...).

Elle permet un diagnostic de l'état de l'ouvrage en terre et la définition des mesures utiles de suivi, d'études et de traitement.

- La « surveillance renforcée des ouvrages sensibles » concerne des ouvrages dont l'évolution des désordres est active.

Elle est déclenchée en fonction de la vitesse d'évolution des désordres (maintenance préventive conditionnelle).

Elle peut comporter des opérations de vérification réalisées à l'aide d'instrumentations de suivi installées sur ou dans l'ouvrage (suivi altimétrique de repères topographiques, suivi des niveaux d'eau dans le sol par piézométrie, suivi des surfaces de glissement dans les massifs par inclinomètre, etc.).

L'entretien (*maintenance préventive conditionnelle*)

L'entretien des ouvrages en terre fait partie des travaux courants « d'entretien des abords de la voie » (débroussaillage, curage de fossés et de drains, etc.). Il n'est pas réalisé périodiquement mais en fonction des constatations de la surveillance.

Les interventions (maintenance préventive conditionnelle)

Les interventions sur les Ouvrages en Terre sont déclenchées en fonction de leur état constaté.

CHAPITRE 5.3 MODE DEGRADÉ PRÉVU ET ORGANISÉ – TRAVAUX SUR LES VOIES ET LES ABORDS

Les opérations de maintenance d'une infrastructure ou de travaux de modification de celle-ci sont programmées, sauf cas d'urgence ou d'incidents.

5.3.1 Règles générales

Le PAS établit des règles en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation et du personnel lors des opérations de maintenance préventive et corrective ou de travaux de modification de l'infrastructure. Ces règles comprennent toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et aux abords.

Afin de garantir la cohérence des procédures entre les deux réseaux (RFN et RFP), les travaux réalisés sur les zones d'interface sont gérés dans les conditions fixées par la réglementation travaux applicable sur le RFN en déclinaison des 2 règles d'exploitation particulières SNCF Réseau suivantes :

- RFN-IG-SE-09 A-00-n°001 – Préparation et réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le Réseau Ferré National,
- RFN-CG-SE-09 A-00-n°002 – Procédé d'assurance chantier.

à la différence près que l'assurance-chantier ne peut être obtenue que par le procédé « Demande de Fermeture de Voie » (DFV) conditionné à la vérification de libération de Zones Élémentaires de Protection (ZEP) aussi bien pour son accord que pour sa restitution.

Par ailleurs, afin de ne pas avoir de procédures différentes entre les zones d'interface et le reste du RFP, ces deux règles d'exploitation particulières SNCF Réseau sont déclinées sur le RFP au travers des ILE suivantes :

- « Aide à l'appropriation de la Règlementation Travaux »,
- « Réalisation des travaux - Assurer la mission de Responsable-Circulation »,
- « Réalisation des travaux - Assurer la mission de Chef de Chantier »,
- « Réalisation des travaux - Assurer la mission de Responsable Planche Travaux ».

Une ILE temporaire fixe au cas par cas les principes et les modalités de mise en œuvre des TTX et des engins-chantiers sur la zone de chantier.

Elle décrit les modalités de repérage du chantier, les conditions d'entrée, de sortie des zones de chantier et du domaine fermé. Elle reprend également les règles de composition, de remorque, de freinage et de vitesse limite des TTX.

5.3.2 Prescriptions concernant l'immobilisation des appareils de voie et leurs organes de commande mécaniques

L'immobilisation interdit physiquement la manœuvre d'une aiguille.

- ➔ Une aiguille est dite "immobilisée à gauche" lorsqu'elle est disposée pour donner la direction de gauche.
- ➔ Une aiguille est dite "immobilisée à droite" lorsqu'elle est disposée pour donner la direction de droite.

L'immobilisation d'une aiguille consiste :

- à bloquer physiquement l'aiguille (les dispositions techniques de réalisation du blocage physique sont fixées dans un mode opératoire),
- à porter la situation de l'aiguille à la connaissance de l'OPE (pose de l'aiguille sans mise à disposition de l'Exploitation ou retrait du service de l'aiguille sans dépose).

CHAPITRE 5.4 MODE DEGRADE INOPINE – AVARIE A LA VOIE

5.4.1 Généralités

La maintenance préventive ne peut supprimer complètement les interventions à caractère correctif. En effet, des défaillances peuvent résulter d'effets inconnus, aléatoires, imprévisibles ou accidentels.

Ce sont par exemple des évolutions plus rapides que prévues de la dégradation des installations ou des événements extérieurs (actions de tiers, modification de l'environnement, intempéries, etc.) entraînant une fragilisation, voire des dégradations, pouvant conduire à la défaillance.

Par conséquent, la maintenance corrective, consiste, après la survenue d'une défaillance, à rétablir les conditions de bon fonctionnement de l'installation.

Les interventions de maintenance corrective sont déclenchées à partir d'informations en provenance d'origine diverse :

- signalement d'une anomalie par l'exploitant (par exemple un circuit de voie chuté intempestivement),
- signalement d'une anomalie par le Conducteur d'une circulation (par exemple un choc anormal à la voie),
- découverte lors d'une opération de surveillance ou d'entretien de maintenance préventive (ruptures de parties métalliques, certaines évolutions rapides du nivellement, etc...).

Ces défaillances ont toutes une incidence sur la circulation des trains, des évolutions ou des manœuvres et peuvent nécessiter, en application des normes, des restrictions de vitesse, voire un arrêt des circulations, jusqu'à la réparation.

5.4.2 Mesures conservatoires

Tout Agent constatant un désordre dans la voie prend immédiatement les dispositions utiles afin d'alerter et de retenir les circulations comme s'il s'agissait d'un obstacle.

5.4.3 Avis à lancer

Le Responsable-Circulation avisé d'une avarie à la voie avise immédiatement l'OPM de la spécialité concernée.

5.4.4 Procédure d'intervention de la maintenance

L'OPM remet l'installation en état dans les meilleurs délais. Cette remise en l'état, suivant les cas, fait l'objet d'une concertation avec l'OPE afin de remettre si cela est possible l'installation en fonctionnement en minimisant au mieux les impacts sur les circulations ferroviaires.

L'OPM assure une traçabilité des différents dysfonctionnements constatés, afin de permettre notamment :

- la détection de faiblesses sur certaines installations (surveillance rapprochée),
- de faire un reporting au PAS,
- d'adapter son plan de maintenance en conséquence,
- d'envisager la modification ou la modernisation de ces installations.

5.4.5 Procédure de retour au mode nominal

Si la réparation n'est pas définitive l'OPM peut le cas échéant prescrire au Responsable-Circulation de maintenir les mesures de sécurité initiales ou indiquer les nouvelles mesures à prendre jusqu'au retour à la situation nominale.

CHAPITRE 5.5 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION

Voir Titre « 9 ».

TITRE 6. ALIMENTATION EN ENERGIE ELECTRIQUE DE TRACTION

CHAPITRE 6.1 INSTALLATIONS FIXES DE TRACTION ELECTRIQUE

Les caractéristiques des Installations Fixes de Traction Electrique (IFTE) sont décrites dans le DRR.

La convention de raccordement détermine la répartition des IFTE entre le RFN et le RFP ainsi que les points de fourniture de l'énergie de traction électrique.

Les IFTE du PAS sont alimentées par les IFTE de SNCF Réseau elles même exploitées par le Central Sous-Stations (CSS) de Pagny s/ Moselle. L'énergie de traction électrique est acheminée dans les installations du PAS sous forme de 25 kV courant monophasé à la fréquence de 50 Hz.

L'ensemble des caténaires de la gare de Strasbourg Port du Rhin est alimenté via l'interrupteur IA1 dont la commande se situe au Poste 1 SRH. Afin d'éviter de perturber l'exploitation du RFN lors d'un incident survenant sur les IFTE équipant les voies du PAS, l'IA1 est équipé d'un dispositif permettant la privation de tension automatique de ces caténaires en cas de détection de défaut.

La caténaire des voies ferrées portuaires est exploitée par l'Agent E du poste 1 SRH de Strasbourg Port du Rhin. Cet agent est autorisé à prendre l'ensemble des mesures de consignation C consistant à :

- interdire toute réalimentation accidentelle par pontage au passage d'un pantographe en mettant en œuvre les mesures définies dans l'ILE « Installations Fixes de Traction Electrique »,
- séparer cet élément de toute source d'alimentation par ouverture ou maintien dans une position imposée des appareils d'interruption désignés dans l'ILE « Installations Fixes de Traction Electrique »,
- empêcher toute manœuvre intempestive des appareils désignés dans l'ILE « Installations Fixes de Traction Electrique » en les condamnant dans leur position d'ouverture.

CHAPITRE 6.2 MODE NOMINAL – FONCTIONNEMENT NORMAL, MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES INSTALLATIONS, MODE DEGRADE INOPINE – AVARIES AUX INSTALLATIONS, ESSAIS

6.2.1 Règles d'exploitation

Afin de garantir la cohérence de l'exploitation des IFTE entre les deux réseaux (RFN et RFP), les IFTE du PAS sont gérées dans les conditions fixées par la réglementation de sécurité applicable sur le RFN aux réserves suivantes près :

- ne sont concerné que les chapitres traitant des installations alimentées en 25 kV courant alternatif,
- les dénominations des fonctions peuvent être différentes (par exemple : « Equipement » sur RFN correspond à « OP Maintenance » sur RFP ou « mécanicien » sur RFN correspond à « Conducteur » sur RFP).

L'ILE « Installations Fixes de Traction Electrique » décrit les équipements caténaire de la gare de Strasbourg Port du Rhin et précise les mesures d'application du règlement réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national susvisé.

La protection des interventions sur les installations fixe de traction électrique du RFP est assurée par ailleurs par un dispositif intitulé « CHAPITRE 5.3 Mode dégradé prévu et organisé – Travaux sur les voies et les abords ».

6.2.2 Règles de maintenance

Les opérations de maintenance préventive caténaire peuvent être classées, en fonction de leurs objectifs en surveillance normale, surveillance préventive systématique et conditionnelle.

Surveillance normale

a) Tournées environnement :

Effectuées depuis la piste de chaque côté de la plate-forme, cette tournée permet de déceler et caractériser toutes sortes d'anomalies possibles de la caténaire à savoir :

- bris, ruptures, absence de matériel sur la caténaire,
- traces d'amorçage aux isolateurs,
- présence d'objets étrangers (plastiques, bâches,...) dans la caténaire,
- anomalies sur le circuit de retour traction,
- végétation envahissante.

b) Inspection détaillée :

La caténaire est un système linéaire où chaque faiblesse ponctuelle met en péril l'ensemble (risque d'arrachage par une circulation d'un tronçon de caténaire). Il convient donc d'expertiser précisément l'ensemble de la caténaire en hauteur chaque année.

Cette visite permet de vérifier très finement la caténaire, y compris par la manutention des assemblages pour déceler des jeux et des usures anormales.

c) Surveillance liée à des conditions particulières :

Après des travaux de voie affectant le nivellement ou le dressage de la voie.

Maintenance préventive systématique et conditionnelle

a) Maintenance préventive systématique :

Cette maintenance donne lieu à des visites dites périodiques qui comprennent :

- des vérifications techniques,
- des mesures de côtes, avec ou sans démontage,
- des tests de fonctionnement,

- des actions d'entretien (nettoyage, graissage, application de produits de protection, reprises de réglages éventuels).

Ces vérifications et actions sont précisées dans les guides de maintenance et inscrites dans un Planning Annuel de Maintenance (PAM) de l'OPM en charge de la maintenance des Installations Fixes de Traction Electrique.

b) Maintenance préventive conditionnelle :

- remplacement de composants définis par les résultats des visites détaillées, ils permettent de changer des composants à temps pour préserver l'équilibre économique entre remplacement et maintenance,
- interventions immédiates réalisées lors de la visite détaillée en hauteur,
- maîtrise de la végétation,
- nettoyage d'isolateurs dans des zones polluées.

TITRE 7. MOYENS DE COMMANDE ET DE CONTROLE DES CIRCULATIONS

Le présent paragraphe décrit les conditions d'emploi des Installations de Sécurité, ainsi que les mesures à prendre pour l'exécution des travaux sur ces installations.

CHAPITRE 7.1 INSTALLATIONS DE SECURITE

7.1.1 Généralités

Les Installations de Sécurité comprennent :

- les installations de signalisation, y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle ;
- les installations de commande (y compris moteur, tringles, câbles) et de contrôle des appareils de voie dépendants des postes de Strasbourg Port du Rhin ;
- les installations de commande et de contrôle des passages à niveau ;
- les enclenchements, commandes (y compris moteurs) et détecteurs nécessaires à la sécurité des circulations, y compris ceux situés en campagne (serrures S, pont tournant à Strasbourg...).

Seuls les Agents ayant la fonction de Responsable-Circulation et de Chef de la manœuvre sont autorisés à manœuvrer les Installations de Sécurité.

Les OPM peuvent, dans les cas prévus au présent Règlement, et en entente avec le Responsable-Circulation effectuer certaines manœuvres des Installations de Sécurité.

Aucun autre Agent ne doit manœuvrer une Installation de Sécurité sans en avoir reçu spécialement l'ordre des Agents désignés par le PAS sauf dans le cas de danger et si cette manœuvre devait contribuer à la sécurité (fermeture d'un signal en cas d'urgence par exemple).

7.1.2 Service du poste d'aiguillage de Strasbourg Port du Rhin

Les Installations de Sécurité du poste d'aiguillage font l'objet de l'ILE « Installations de Sécurité », qui décrit les installations du poste, indique s'il y a lieu leurs règles particulières d'utilisation, et précise les vérifications à effectuer en cas de dérangement.

Le poste d'aiguillage est doté :

- d'un registre de circulation,
- d'un carnet d'enregistrement des dépêches,
- d'un carnet de dérangements des Installations,
- d'un carnet de Demande d'Autorisation de Travaux sur Installations de Sécurité 'DATIS',
- d'un carnet de Demande de Fermeture de Voie 'DFV',
- d'un carnet de consignation C.

7.1.3 Remise de service

Le Responsable-Circulation transmet par écrit à son successeur sur le carnet d'enregistrement des dépêches tout fait qui, en raison de son caractère exceptionnel, risque d'échapper à l'attention du Responsable-Circulation prenant le service, notamment :

- la présence d'un danger sur la voie ou à ses abords,
- le dérangement des Installations de Sécurité,
- les protections en cours (personnel, travaux, traction électrique,...).

Les indications correspondantes sont concises et renvoient si possible aux documents intéressés (carnet d'enregistrement des dépêches, carnet de dérangements,...) que le Responsable-Circulation est tenu de consulter.

7.1.4 Emploi des Installations de Sécurité

Les Agents autorisés manœuvrent les Installations de Sécurité, ou les installations en étant pourvues (appareil de voie par exemple), dans les conditions prévues par le présent document et dans les ILE en ne s'affranchissant jamais des enclenchements.

En cas d'anomalie dans le fonctionnement des installations, le Responsable-Circulation :

- prend les mesures réglementaires correspondantes en cas de dérangement ou en cas de circonstances exceptionnelles,
- prend les mesures conservatoires qui lui paraîtraient propres à assurer la sécurité,
- alerte d'urgence l'OPM
- annote ensuite le carnet de dérangements.

Dans l'éventualité d'un dérangement contraire à la sécurité, tel que signal présentant un aspect anormal, libération intempestive de zone (deshuntage),...les mesures de sécurité prises sont appliquées jusqu'à l'intervention de l'OPM concerné même si entre-temps l'installation recommence à fonctionner normalement. Une enquête est menée pour rechercher la cause de l'incident.

CHAPITRE 7.2 FONCTIONNEMENT NORMAL DES INSTALLATIONS – REGLES D'UTILISATION

7.2.1 Signaux

Sauf indication contraire à l'ILE « Installations de Sécurité » du poste d'aiguillage, les signaux sont ouverts, si rien ne s'y oppose, en temps utile pour l'arrivée, le départ ou le passage des circulations ; ils sont refermés derrière ces circulations dès que rien ne s'y oppose.

Les signaux protégeant des appareils de voie ou des parties de voie ne sont ouverts que si ces appareils sont convenablement disposés et ont leurs croisements dégagés, si la protection du parcours correspondant est assurée et si la partie de voie intéressée est libre.

Lorsque le Responsable-Circulation ferme derrière une circulation un signal protégeant des appareils de voie, il le fait, si rien ne s'y oppose, dès que le Conducteur a franchi le signal.

Lorsque le Responsable-Circulation ferme un signal, il s'assure, soit par contrôle de fermeture s'il en existe un, soit directement, que le signal est effectivement fermé.

S'il ne peut obtenir cette assurance par l'observation directe de la voie, avant d'effectuer ou d'autoriser l'opération envisagée, il attend un délai, appelé « temps moral » dépendant des circonstances locales, suffisant pour lui donner pratiquement l'assurance en question.

Si une circulation se trouve entre le signal à distance et le signal d'arrêt et si, par exemple, elle doit être arrêtée en raison d'une erreur de direction, le Responsable-Circulation attend son arrêt effectif avant de modifier la direction préparée.

De même, si le Responsable-Circulation est dans l'obligation de refermer le signal de sortie d'une voie devant un train ou une évolution en instance de départ ou devant une manœuvre, Il doit, avant d'effectuer ou d'autoriser toute opération protégée par ce signal, avoir l'assurance que sa re-fermeture a bien été constatée par les Agents intéressés.

Par ailleurs, le Responsable-Circulation, avant d'effectuer ou d'autoriser l'opération protégée par la fermeture du signal, s'assure par l'observation directe de la voie, ou par les appareils de contrôle dont il dispose, qu'aucune circulation n'est engagée entre le signal d'arrêt et le point protégé.

Dans certains cas exceptionnels, il peut être nécessaire de faire franchir un signal d'arrêt fermé alors que ce signal fonctionne normalement mais que son ouverture n'est pas prévue (par exemple en cas d'exécution d'un mouvement interdit par les enclenchements tel que circulation en sens inverse du sens normal) ou bien si la manœuvre de son levier n'était pas matériellement possible.

En pareil cas, le Responsable-Circulation s'assure que le mouvement s'effectuera dans les conditions de sécurité voulues et notamment que les appareils de voie à emprunter sont convenablement disposés.

S'il en est ainsi, l'ordre de franchissement utile peut être délivré au Conducteur ou au Chef de la manœuvre.

7.2.2 Dispositifs de contrôle

Généralités

Certaines installations: signaux, appareils de voie, enclenchements électriques, circuits de voie... comportent des dispositifs de contrôle constitués soit par des voyants, qui peuvent être présentés ou effacés, soit par des lampes, allumées ou éteintes.

L'indication contrôlée est celle qui correspond à la présentation du voyant ou à l'allumage de la lampe.

Lorsqu'il s'agit d'un contrôle de zone, l'indication contrôlée, qui correspond à l'allumage de la lampe blanche, est la libération de la zone; lorsque celle-ci devient occupée, l'extinction de la lampe blanche s'accompagne de l'allumage d'une lampe rouge, mais l'attention du Responsable-Circulation est attirée sur ce que le non-allumage de la lampe rouge ne donne pas l'assurance que la zone est libre.

Les expressions « voyant éteint » ou « voyant présenté », employées par la suite, équivalent à « lampe éteinte » ou « lampe allumée ».

Contrôle de fermeture d'un signal

Le contrôle de fermeture d'un signal est, constitué par un voyant rouge.

Le voyant présenté indique que le signal est fermé. (Par contre, l'effacement du voyant ne permet pas de conclure à l'ouverture effective du signal)

Le contrôle de fermeture d'un signal lumineux ne contrôle que la commande de fermeture par le Responsable-Circulation ou sa fermeture automatique, de sorte que le signal peut se trouver fermé sur le

terrain, par suite de dérangement par exemple, sans que le Responsable-Circulation en soit informé par le contrôle.

Lorsque, après avoir commandé la fermeture du signal (ou confirmé sa fermeture si celle-ci est automatique), le Responsable-Circulation n'a pas le contrôle de fermeture, s'il ne peut s'assurer que le signal est effectivement fermé (cette assurance peut être obtenue par l'observation directe, ou par l'intermédiaire d'un autre Agent), il opère comme en cas de raté de fermeture (voir Titre « 11 »).

Contrôle de position d'aiguille

Le contrôle de position d'une aiguille est constitué par un dispositif à deux voyants, un voyant indiquant que l'aiguille donne la direction de droite et qu'elle colle dans cette position, et un autre voyant indiquant que l'aiguille donne la direction de gauche et qu'elle colle dans cette position.

En l'absence du contrôle de l'aiguille dans la position convenable après achèvement de sa manœuvre, le Responsable-Circulation procède, ou faire procéder, à un examen de l'aiguille et vérifie ou faire vérifier, qu'elle a bien obéi et qu'elle colle dans la position en question.

Il opère de même lors de chaque manœuvre ultérieure.

Certaines aiguilles peuvent être équipées d'un contrôle d'entrebâillement. Celui-ci se traduit par le tintement d'une sonnerie pendant la manœuvre de celle-ci. Si la sonnerie ne s'arrête pas, il faut conclure au dérangement d'aiguille.

Certaines aiguilles peuvent être équipées d'un contrôle de concordance. Celui-ci se traduit par le tintement d'une sonnerie :

- lorsqu'une ou plusieurs aiguilles sont entrebâillées, notamment pendant la manœuvre de celles-ci. Si la sonnerie ne s'arrête pas, il faut conclure au dérangement d'aiguille,
- lorsque la position d'une ou plusieurs aiguilles ne correspond pas à la position de leur levier.

Contrôle indicatif de zone

La libération de certaines parties de voies est contrôlée par un contrôle indicatif de zone.

La lampe est blanche quand la zone est libre et rouge quand la zone est occupée ou en dérangement.

Lorsque l'indication de libération n'est pas donnée, le Responsable-Circulation considère la partie de voie comme pouvant être occupée.

Contrôle de l'enclenchement de parcours

Le contrôle de l'enclenchement de parcours est constitué par un voyant.

La lampe est blanche quand l'enclenchement est libéré

La lampe est rouge ou éteinte lorsque l'enclenchement est en action ou en dérangement.

Contrôle des autorisations

Le contrôle des autorisations est constitué par un voyant.

La lampe est blanche quand l'autorisation est donnée ou restituée et non reprise.

La lampe est éteinte lorsque l'autorisation est détruite ou reprise ou en dérangement.

Contrôle de l'enclenchement des autorisations

Le contrôle de l'enclenchement des autorisations est constitué par un voyant.

La lampe est blanche quand l'enclenchement est libéré.

La lampe est éteinte lorsque l'enclenchement est en action.

Contrôle d'itinéraire d'entrée

Le contrôle d'itinéraire d'entrée est constitué par un voyant.

La lampe est blanche quand l'itinéraire de continuation du poste d'entrée est contrôlé.

La lampe est éteinte lorsque l'itinéraire de continuation du poste d'entrée est non contrôlé ou en dérangement.

Contrôle d'itinéraire de sortie

Le contrôle d'itinéraire de sortie est constitué par un voyant.

La lampe est blanche quand l'itinéraire de continuation du poste de sortie est contrôlé.

La lampe est éteinte lorsque l'itinéraire de continuation du poste de sortie est non contrôlé ou en dérangement.

Contrôle d'annulation de transit

Le contrôle d'annulation de transit est constitué par un voyant normalement éteint. Lorsque le transit est annulé, la lampe est rouge fixe accompagnée du tintement d'une sonnerie.

Contrôle de test d'itinéraire

Le contrôle de test d'itinéraire est constitué par un voyant installé sur le tracé des voies concernées. Après pression sur le bouton poussoir de test de la voie intéressée, la lampe blanche allumée traduit la réalisation de la continuité de l'itinéraire.

La lampe éteinte traduit la réalisation de la non-continuité de l'itinéraire ou un dérangement.

7.2.3 Boulon de Calage - Dispositifs d'attention - Dispositifs d'interdiction – Cadenas

Boulon de calage

Le boulon de calage est utilisé comme moyen provisoire d'immobilisation d'un appareil de voie en dérangement.

Le boulon de calage est utilisé en le faisant agir sur la lame collée de l'aiguille, par application de cette lame contre le rail. Le boulon de calage est placé aussi près, que possible de la pointe de l'aiguille.

Dispositifs d'attention

Des Dispositifs d'Attention (DA) sont utilisés, dans les cas prévus par les ILE, pour rappeler au Responsable-Circulation les restrictions concernant l'utilisation de certaines Installations de Sécurité, notamment de signaux ou d'aiguilles.

Ces dispositifs, de couleur rouge, appropriés aux différents organes de commande sont mis en place soit directement, soit par l'intermédiaire d'un support.

Des Dispositifs Spéciaux d'Attention (DSA) de couleur bleue sont utilisés en application de L'ILE « Installations Fixes de Traction Electrique ».

Lorsqu'une ILE prévoit la possibilité de lever momentanément les mesures de protection s'opposant au passage d'une circulation, le Responsable-Circulation, lors de cette opération, et sauf impossibilité matérielle, laisse en place les dispositifs d'attention.

Dispositifs d'interdiction

Dans certains cas prévus par ILE, la manœuvre de certaines Installations de Sécurité, notamment de signaux ou d'aiguilles, est interdite.

Cette interdiction est matérialisée, selon les différents organes de commande, par :

- l'immobilisation de l'organe, au moyen d'un cadenas, d'un cale-levier cadenassé ou d'une chaîne cadenassée,
- le plombage ou le retrait de l'organe de commande par un Agent de l'entretien.

Cadenas

Lorsque le cadenasement d'Installations de Sécurité est prévu par une ILE, il est fait usage d'un cadenas (ou serrure) spécifique dont les clés font l'objet d'un dispositif de suivi.

Seuls les Agents appelés à manœuvrer ces installations disposent des clés nécessaires.

Dispositifs de contrôle d'utilisation

Certains dispositifs de sécurité comme les annulateurs d'enclenchements électriques, comportent un contrôle d'utilisation constitué :

- soit par un coupon de papier détaché d'un carnet à souches et inséré directement dans l'annulateur lui-même,
- soit par ce même coupon inséré dans un cadenas d'immobilisation de l'annulateur ou du dispositif de garage.

Les souches sont remplies à la main dans les conditions indiquées sur le carnet.

Dispositions à prendre par temps de neige ou de grand froid

A l'entrée de l'hiver, le service d'entretien procède, lorsque cela est nécessaire, à des travaux spéciaux d'entretien propres à mettre les Installations de Sécurité en état de fonctionner de façon régulière même en période de froid intense.

Lorsqu'il gèle ou qu'il neige, l'OPM concerné fait surveiller spécialement le fonctionnement des Installations de Sécurité sujettes aux intempéries (notamment les aiguilles).

Le Responsable-Circulation, si rien ne s'y oppose :

- lorsqu'il gèle, manœuvre fréquemment les aiguilles sauf si elles sont munies d'un dispositif de réchauffage,
- lorsqu'il neige, évite au contraire de manœuvrer les aiguilles avant de les avoir dégagées de la neige qui pourrait entraver leur manœuvre, sauf si elles sont munies d'un dispositif de réchauffage.

7.2.4 Appareils de voie

Sauf indication contraire à l'ILE « Installations de Sécurité », les aiguilles / taquets des VFP intervenant dans la protection des voies de circulation sont disposées pour assurer cette protection. Lorsqu'ils ont été manœuvrés, ils sont remis aussitôt que possible en position de protection.

Lors de la manœuvre d'une aiguille, le Responsable-Circulation ou le Chef de la manœuvre s'assure, soit par le dispositif de contrôle s'il en existe un, soit directement, que l'aiguille a obéie et qu'elle colle dans sa nouvelle position.

Les appareils de voie sont disposés convenablement et en temps utile, pour l'exécution des mouvements.

Aucun appareil de voie n'est talonnable, y compris les modèles Saxby.

Lorsqu'un ou plusieurs appareils de voie ont été disposés pour un mouvement et à partir du moment où le Responsable-Circulation ou le Chef de la manœuvre a autorisé ce mouvement, il attend le dégagement de chacun des appareils avant d'en modifier la position. En particulier, il ne modifie pas la position d'une aiguille pendant son franchissement.

Si plusieurs aiguilles, verrous ou taquets sont manœuvrés par un même levier, le Responsable-Circulation ou le Chef de la manœuvre attend le dégagement de l'ensemble de ces appareils avant de modifier la position du levier.

7.2.5 Enclenchements mécaniques ou par serrures

Les enclenchements entre les leviers de manœuvre des signaux et des appareils de voie ont pour objet de matérialiser les conditions de manœuvre de ces leviers, notamment l'ordre dans lequel ils doivent être manœuvrés.

Le terme levier comprend de manière générique l'ensemble des organes de commande (par ex manettes des verrous commutateurs à manettes).

Les enclenchements agissent :

- entre des appareils de voie,
- entre des signaux et des appareils de voie,
- entre des signaux.

Ces enclenchements sont réalisés soit par des tables d'enclenchement (EMU), soit par l'intermédiaire de serrures actionnées par une ou plusieurs clés.

Les clés afférentes, propriété du PAS, sont mises à disposition de l'OPM qui a à charge :

- d'informer le PAS de la procédure de gestion des clés qu'il met en place (critères d'accès et de diffusion, localisation, perte des clés, remplacement de serrures etc.),
- de laisser libre accès au PAS à l'ensemble des clés.

Nota : des clés de secours, normalement immobilisées par cadenas à ouverture contrôlée sont prévues pour les cas de dérangement.

7.2.6 Enclenchements électriques

Les enclenchements électriques agissent :

- soit sur le ou les leviers de manœuvre de l'appareil intéressé (signal, aiguille,...) par l'intermédiaire d'un verrou de levier,
- soit directement sur le circuit électrique de commande de cet appareil.

Plusieurs enclenchements peuvent agir sur un même levier; ils sont alors réalisés par l'intermédiaire d'un verrou unique.

De même plusieurs enclenchements peuvent agir directement sur un même appareil, un même signal par exemple.

D'une manière générale, lorsque le Responsable-Circulation constate qu'un levier qu'il croit libéré d'un enclenchement électrique est en fait immobilisé par cet enclenchement il doit envisager qu'il peut s'agir d'une erreur de sa part et que l'immobilisation du levier peut résulter du fonctionnement normal de l'installation.

Il ne conclut à un dérangement qu'après avoir effectué ou fait effectuer les vérifications utiles.

Il en est de même pour les enclenchements électriques agissant directement sur les appareils.

Afin de rendre possible la manœuvre de certains leviers quand ils sont immobilisés par le dérangement d'un enclenchement électrique (par exemple une aiguille enclenchée par sa zone propre), les installations correspondantes comportent un dispositif (appelé annulateur) qui permet d'annuler l'effet du verrou d'enclenchement.

L'annulateur est muni d'un dispositif contrôlant son utilisation (obligation pour sa manœuvre de perforer un coupon numéroté qui sera remplacé par un nouveau coupon retiré d'un carnet à souches dont il faut justifier l'utilisation.

Ces annulateurs sont à réitération. Cela signifie que l'annulation n'est pas permanente et qu'elle n'est effective qu'une seule fois. Une nouvelle annulation nécessiterait à nouveau la manœuvre réfléchie de l'annulateur de verrou.

Il est précisé que, même si l'installation fonctionne normalement, un enclenchement électrique doit être considéré comme en dérangement, et que les dispositions correspondantes, doivent être observées, tant que le contrôle d'utilisation de son annulateur n'a pas été rétabli.

Lorsque plusieurs enclenchements électriques agissent sur un même levier, l'attention du Responsable-Circulation est appelée sur la conséquence de l'annulation du verrou. Il doit annuler l'ensemble des enclenchements électriques agissant éventuellement sur la position correspondante du levier.

L'attention du Responsable-Circulation est également appelée sur la conséquence de la rupture du contrôle de l'annulateur, lors de l'annulation du verrou pour l'une des positions du levier. Il doit subsister vis-à-vis des enclenchements agissant éventuellement sur l'autre position du levier tant que le contrôle en question n'a pas été rétabli.

Le Responsable-Circulation, applique les mesures correspondantes pour chacun des enclenchements en cause.

De même, si plusieurs enclenchements électriques agissent sur le circuit de commande d'ouverture d'un signal carré lumineux, et si le Responsable-Circulation est amené à autoriser le franchissement de ce signal fermé, il applique les mesures correspondantes (pour chacun des enclenchements en cause).

Les cas d'application du présent article sont mentionnés spécialement dans l'ILE « Installations de Sécurité ».

Les enclenchements électriques comportant l'utilisation de circuits de voie peuvent présenter des irrégularités de fonctionnement dans le cas de certaines circulations. La nature des circulations concernées et les mesures à prendre par le Responsable-Circulation font l'objet du paragraphe 0 « CHAPITRE 7.5 Mesures à prendre vis-à-vis des circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie ».

Contrôle impératif (CI) permanent d'aiguilles

Le contrôle Impératif permanent d'aiguilles agit directement sur le signal carré commandant un parcours et maintient le signal à la fermeture si l'aiguille ou les aiguilles intéressées ne sont pas collées dans la position convenable, et s'il y a lieu verrouillées.

Ces conditions sont contrôlées pour chaque aiguille (par un contrôle à 1 ou 2 voyants).

Enclenchements des aiguilles par zone isolée

L'enclenchement d'une aiguille par zone isolée immobilise le levier de l'aiguille pendant l'occupation de la ou des zones correspondantes.

La consistance de ces zones est indiquée s'il y a lieu dans l'ILE correspondante (cf. Consigne rose) ; leur libération est contrôlée (par un ou plusieurs contrôles).

Enclenchement de transit

L'enclenchement de transit immobilise les différentes aiguilles du parcours par le jeu des zones intéressées (ou par celui de pédales). Il agit soit sur les leviers de manœuvre des aiguilles dans les postes à leviers individuels, soit sur les organes mécaniques de commande des aiguilles dans les postes à leviers d'itinéraires, soit directement sur les organes électriques de commande des aiguilles dans les postes tout relais, par exemple.

Transit souple = les aiguilles sont libérées au fur et à mesure de leur dégagement.

Transit rigide = les aiguilles sont libérées simultanément après dégagement de la totalité du parcours.

Enclenchement des signaux par zone d'espacement automatique

Sur certaines parties de voie, la protection des mouvements est assurée par une ou plusieurs zones d'espacement automatique dont l'occupation immobilise le ou les leviers des signaux de protection en position de fermeture.

La consistance de ces zones et les conditions d'enclenchement des leviers de signaux sont indiquées dans l'ILE correspondante (cf. ILE « Installations de sécurité ») ; la libération des zones est contrôlée (par un ou plusieurs contrôles).

Enclenchement de parcours

L'enclenchement de parcours immobilise le levier d'un signal de protection en position d'ouverture dès que le levier a été placé en position d'ouverture, qu'il y ait ou non une circulation en amont du signal.

L'enclenchement de parcours est libéré automatiquement après franchissement du signal de protection par une circulation; les conditions de cette libération sont indiquées dans la Consigne rose.

La libération de l'enclenchement de parcours est contrôlée (contrôle EPa).

Le Responsable-Circulation dispose par ailleurs d'un commutateur de fermeture du signal de protection permettant notamment de fermer ce signal en cas d'urgence.

Si le Responsable-Circulation était dans l'obligation de refermer le signal de protection à l'approche d'une circulation, en raison d'une erreur de direction, par exemple, ou bien en cas d'urgence, il devrait fermer le signal au moyen du commutateur, puis, si rien ne s'y oppose, il ferait usage de l'annulateur spécial. Il ne pourrait commander un autre itinéraire (ou une autorisation) incompatible avec l'itinéraire initial qu'après arrêt de la circulation.

S'il s'agit de fermer le signal derrière un premier mouvement ou derrière, la première partie d'un mouvement le Responsable-Circulation s'assure que l'enclenchement de parcours est bien libéré par les conditions correspondantes (précisées, comme indiqué plus haut, dans l'ILE « Installations de Sécurité »). S'il en est ainsi, le Responsable-Circulation met le commutateur du signal en position de fermeture, puis il fait usage de l'annulateur spécial. Si l'enclenchement de parcours n'était pas alors libéré, le Responsable-Circulation, après avoir fermé le commutateur, s'assurerait, au besoin par une reconnaissance sur le terrain, que rien ne s'oppose à l'annulation de l'enclenchement de parcours et ferait alors usage de l'annulateur du verrou.

Si le Responsable-Circulation est dans l'obligation de refermer le signal de protection à l'approche d'une circulation, en raison d'une erreur de direction, par exemple, ou bien en cas d'urgence, il ferme le signal au moyen du commutateur, puis, si rien ne s'y oppose, il fait usage de l'annulateur spécial. Il ne peut commander un autre itinéraire (ou une autorisation) incompatible avec l'itinéraire initial qu'après arrêt de la circulation.

Enclenchement de continuité

L'ouverture des signaux d'entrée vers un poste d'aiguillage ou des signaux de sortie depuis ce poste est subordonnée au contrôle de l'itinéraire de continuité.

La consistance et le fonctionnement de cet enclenchement sont décrits dans l'ILE « Installations de Sécurité ».

Enclenchements dits de poste à poste (autorisations, nez à nez, voies banalisées...)

Les enclenchements dits de poste à poste ont pour objet de subordonner la manœuvre de certains leviers ou appareils d'un poste à l'action d'un autre poste ou à la position de certains leviers ou appareils dans ce poste, ou bien de réaliser certaines conditions de sécurité (voies banalisées, etc.).

Ces enclenchements agissent soit sur les leviers intéressés, soit directement sur les appareils eux-mêmes (signaux, aiguilles,...).

La consistance et le fonctionnement de ces enclenchements sont décrits dans l'ILE « Installations de Sécurité ».

CHAPITRE 7.3 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS DE SECURITE

7.3.1 Champ d'application

Le présent paragraphe décrit les conditions d'exécution des travaux concernant les Installations de Sécurité. Ce domaine recouvre toute intervention de maintenance ou de modification d'installation.

L'exécution des travaux sur des Installations de Sécurité est conduite avec toutes les garanties de sécurité et d'efficacité. Cela impose :

- la préparation détaillée des opérations élémentaires de travaux,
- l'organisation rigoureuse des travaux excluant toute improvisation et limitant au strict nécessaire les interventions sur les installations en service ou à leur proximité,
- l'application rigoureuse des directives et des textes réglementaires.

La préparation détaillée des travaux fait l'objet d'un examen particulier, par opérations élémentaires, des tâches délicates au regard de la sécurité pouvant affecter les installations en service.

Dans le cadre de ces travaux, tout Agent susceptible d'intervenir doit connaître clairement la nature du travail qu'il doit réaliser, les conditions et l'environnement dans lesquels il doit l'effectuer et se limiter strictement aux opérations prévues.

7.3.2 Classification des travaux

Suivant leur nature, leur volume, leur répercussion sur le fonctionnement des Installations de Sécurité, les travaux sont classés en 4 catégories :

	Travaux non pénalisant pour l'exploitation	Travaux pénalisants pour l'exploitation		
	1 ^{ère} catégorie	2 ^{ème} catégorie	3 ^{ème} catégorie	4 ^{ème} catégorie

	Travaux non pénalisant pour l'exploitation	Travaux pénalisants pour l'exploitation		
	1 ^{ère} catégorie	2 ^{ème} catégorie	3 ^{ème} catégorie	4 ^{ème} catégorie
CRITERES	<p>Pas de répercussion sur le fonctionnement des installations ou restitution immédiate à l'exploitant</p> <p>Travaux exécutés entre les circulations</p> <p>* cas particulier de la relève de dérangement</p>	<p>Répercussions sur le fonctionnement des installations ou pas de restitution immédiate possible</p> <p>Travaux de faible envergure</p> <p>* cas particulier de la relève de dérangement</p>	<p>Répercussions sur le fonctionnement des installations ou pas de restitution immédiate possible</p> <p>Travaux importants sans modification des documents de référence de l'installation (modification éventuelle des documents d'exécution de maintenance)</p> <p>ou</p> <p>Travaux de nécessitant l'intervention de différentes spécialités sous couvert d'un Coordonnateur maintenance</p>	<p>Répercussions sur le fonctionnement des installations ou pas de restitution immédiate possible</p> <p>Travaux importants avec modification des documents de référence de l'installation ou avec essais complexes ou nombreux</p>
INTERFACE	<p>Entente verbale</p> <p>Pas de procédure de dérangement</p>	<p>DATIS + Carnet de travaux IS</p>	<p>Contrat de travaux + DATIS éventuelle</p>	<p>Contrat de travaux + DATIS éventuelle</p>
ORGANISATION	<p>Pas de programmation des Travaux</p>	<p>Pas de programmation des Travaux</p>	<p>Programmation des Travaux+ éventuellement Coordonnateur maintenance</p>	<p>Programmation des Travaux+ éventuellement coordonnateur maintenance</p>
CONTROLE	<p>Autocontrôle par l'OPM</p>	<p>Autocontrôle Par le ou les OPM</p>	<p>Vérifications et essais simples et peu nombreux</p>	<p>PV de vérification et essais</p> <p>PV de mise en service</p>

7.3.3 Principes généraux

Des travaux appartenant normalement à une catégorie donnée peuvent être effectués dans les conditions d'une catégorie d'un rang supérieur. En particulier, certains travaux de petit entretien peuvent être effectués en 3^{ème} catégorie, certains travaux de grand entretien peuvent être effectués en 4^{ème} catégorie.

L'OPM est le seul qualifié pour déterminer la catégorie à laquelle appartiennent les travaux qu'il a à effectuer.

La réalisation de travaux sur l'infrastructure ferroviaire portuaire est soumise à la TES « D », telle que précisée dans l'arrêté du 7 mai 2015.

Avant d'entreprendre des travaux concernant les Installations de Sécurité, l'OPM obtient l'accord du Responsable-Circulation dont dépendent ces installations.

En outre, pour limiter les répercussions des travaux sur la circulation, le Responsable-Circulation peut prescrire à l'OPM habilité de manœuvrer certaines Installations de Sécurité ou d'effectuer certaines vérifications sur le terrain (libération d'une partie de voie, collage d'aiguilles...). L'OPM rend compte à cet Agent de l'exécution de ces opérations.

La manœuvre en pareil cas d'une installation dont l'utilisation est contrôlée fait l'objet de dépêches : autorisation donnée par le Responsable-Circulation, assurance du rétablissement du contrôle donnée par l'OPM.

7.3.4 Conditions d'exécution des travaux de 1ère catégorie

Mesures à prendre avant le début des travaux

Ces travaux font l'objet, entre l'OPM et le Responsable-Circulation, d'une entente verbale concernant l'installation en cause, leurs répercussions, le moment de leur exécution, l'heure-limite de leur achèvement et, le cas échéant, les manœuvres nécessaires des Installations de Sécurité.

L'OPM : prend, pendant toute la durée des travaux, les dispositions techniques utiles pour éviter de provoquer à l'insu du Responsable-Circulation l'ouverture d'un signal ou le changement de position d'un appareil de voie.

Le Responsable-Circulation :

- s'assure au préalable qu'aucune circulation ne doit emprunter la partie de voie intéressée pendant la période prévue pour les travaux.
- intervient au besoin auprès de l'OPM pour faire rétablir en temps utile la situation normale.

Mesures à prendre à la fin des travaux

L'OPM : après avoir contrôlé le bon fonctionnement du ou des appareils intéressés, le cas échéant avec le concours du Responsable-Circulation, avise celui-ci verbalement de l'achèvement des travaux.

Cas particulier de la relève de dérangement

Lors d'un dérangement, l'OPE a déjà appliqué les procédures prévues dans l'ILE « Installations de sécurité ».

Lors de l'intervention de l'OPM, les travaux de relève de dérangement :

- qui n'aggravent pas les répercussions sur le fonctionnement des installations par rapport aux mesures déjà prises par l'OPE,
- ou dont les perturbations qu'ils entraînent sont de même nature que celles définies pour les travaux de 1ère catégorie,

peuvent être effectués dans les conditions de la 1^{ère} catégorie.

Lorsque les travaux sont terminés, l'OPM procède aux vérifications et essais utiles, puis il complète et signe le carnet de dérangements (ou le fait compléter par dépêche)

Les mesures de sécurité prises peuvent alors être levées par le Responsable-Circulation.

7.3.5 Conditions d'exécution des travaux de 2ème catégorie

Mesures à prendre avant le début des travaux

L'OPM :

- établit une Demande d'Autorisation de Travaux sur les Installations de Sécurité 'DATIS' sur laquelle il précise notamment la nature du travail et ses conséquences (un même travail peut avoir des répercussions simultanées sur le fonctionnement de plusieurs installations),

Nota : même si les travaux nécessitent l'intervention de plusieurs agents de spécialités différentes, il n'est présenté qu'une seule DATIS au Responsable-Circulation, le rédacteur de la demande devant alors tenir compte des indications fournies par les autres intervenants.

- présente cette DATIS au Responsable-Circulation dont dépend l'installation et la transcrit sur le carnet de travaux des Installations de Sécurité (IS) de cet agent, ou bien il lui transmet cette DATIS par dépêche.

Le Responsable-Circulation :

- prend, le moment venu, les mesures utiles correspondant au(x) dérangement(s) provoqué(s) par l'OPM. Ces mesures sont maintenues jusqu'à restitution de la DATIS,

Nota : pour l'application des mesures de sécurité prescrites, le Responsable-Circulation peut fermer ou faire fermer la ou les parties de voies intéressées (voir 0), les circulations concernées étant éventuellement reportées sur d'autres itinéraires

- complète le carnet de travaux IS et autorise les travaux par écrit sur la DATIS ou par dépêche.

Mesures à prendre à la fin des travaux

Lorsque les travaux sont terminés, il est procédé aux vérifications et essais utiles ; pour les opérations correspondantes faisant partie du service habituel du poste, il peut être fait appel au Responsable-Circulation pour s'assurer du retour au fonctionnement normal de l'installation intéressée.

L'OPM :

- complète la DATIS (lorsque les travaux ont nécessité l'intervention de plusieurs agents de spécialités différentes, ces agents apposent leur signature sur la DATIS préalablement à sa restitution pour faire foi des vérifications et essais qu'ils ont effectués)
- avise le Responsable-Circulation de la remise en état de l'installation, soit en complétant le carnet de travaux IS, soit par dépêche.

Le Responsable-Circulation : lève ou fait lever les mesures de sécurité correspondantes.

Cas particulier de la relève de dérangement

Lors d'un dérangement, l'OPE a déjà appliqué les procédures prévues dans l'ILE « Installations de sécurité ».

Lors de l'intervention de l'OPM, Les travaux de relève de dérangement doivent être effectués dans les conditions de 2^{ème} catégorie dans les deux cas suivant :

- les travaux aggravent les répercussions sur le fonctionnement des installations par rapport aux mesures déjà prises par l'OPE,
- les perturbations qu'ils entraînent ne sont pas de même nature que celles définies pour les travaux de 1ère catégorie.

Lorsque les travaux sont terminés, l'OPM procède aux vérifications et essais utiles, puis il complète et signe le carnet de dérangements (ou le fait compléter par dépêche)

Il complète ou fait compléter par dépêche le carnet de travaux IS.

Les mesures de sécurité prises peuvent alors être levées par le Responsable-Circulation.

Dans le cas où la remise en état n'est que partielle, le dérangement doit être considéré comme subsistant pour la ou les installations non encore remises en état.

L'achèvement de la remise en état donne ensuite lieu à une nouvelle application du présent paragraphe.

7.3.6 Travaux de 3^{ème} catégorie

Conditions générales d'exécution des travaux

Les travaux de 3^{ème} catégorie font l'objet d'un Contrat de travaux (appelé dans ce qui suit Contrat).

Lorsque des travaux élémentaires, même relevant de spécialités différentes, sont exécutés conjointement pendant une même période continue sur un même ensemble d'installations interdépendantes (par exemple une aiguille et le signal qui la protège), ils sont regroupés à l'intérieur d'un même Contrat. Dans ce cas, un Coordonnateur maintenance est chargé de diriger l'exécution des travaux. Il sera l'unique responsable de l'ensemble des mesures de sécurité incombant aux OPM pendant la durée des travaux, même s'il n'est chargé que d'une partie seulement de l'exécution des travaux.

Le Contrat est établi par l'OPM concerné (s'il est seul) ou, le cas échéant, le Coordonnateur maintenance avec la participation de l'OPE. Il est signé par les deux parties.

Il indique :

- la nature des travaux,
- leur durée prévue,
- les conséquences qui en résulteront tant sur le fonctionnement des Installations de Sécurité que sur la circulation,
- le nom du Responsable des mesures de sécurité (Coordonnateur maintenance le cas échéant),
- le nom des Agents (Coordonnateur maintenance ou OPM) chargés d'effectuer les vérifications techniques et les essais préalables (ces indications peuvent au besoin être données, par écrit ou par dépêche, postérieurement à l'établissement du Contrat),
- les dispositions techniques à réaliser par les OPM ainsi que les demandes à présenter au Responsable-Circulation (DATIS, DFV),

- les mesures de sécurité incombant au Responsable-Circulation,
- les autres mesures incombant également au Responsable-Circulation (par exemple la modification du programme de réception des circulations),
- les date et heure d'exécution prévues (cette indication peut au besoin être donnée, par écrit ou par dépêche, postérieurement à l'établissement du Contrat),
- les mesures de sécurité à appliquer, le cas échéant, dans la période de transition entre l'application de deux Contrats successifs

Mesures à prendre avant le début des travaux

L'OPM concerné ou le Coordonnateur maintenance :

- s'assure que les OPM intéressés sont en possession du Contrat ou des pièces annexées les concernant et connaissent les dispositions qu'ils auront à appliquer,
- établit une DATIS qui précise le Contrat auquel elle se réfère et les date et heure d'exécution prévues,
- présente cette DATIS au Responsable-Circulation et la transcrit sur le carnet de travaux IS de cet agent, ou bien lui transmet cette DATIS par dépêche.

Le Responsable-Circulation : si rien ne s'y oppose et après avoir pris les mesures de sécurité prévues au contrat, autorise alors les travaux en complétant la DATIS présentée par Coordonnateur maintenance ou en transmettant l'autorisation correspondante par dépêche.

Mesures à prendre à la fin des travaux

L'OPM concerné ou le Coordonnateur maintenance :

- effectue les vérifications et essais utiles. Ces contrôles sont réalisés par les agents qualifiés désignés au contrat (agents autres que ceux ayant exécuté le travail), sous la responsabilité du Coordonnateur maintenance le cas échéant,
- appose(nt) sa (leur) signature(s) sur l'exemplaire original du contrat (ou par dépêche) faisant foi de l'exécution des vérifications et essais,
- avise le Responsable-Circulation de la fin du contrat en complétant le carnet de travaux IS (sauf dans les cas où il n'est pas établi de DATIS), ou en transmettant la dépêche correspondante.

Le Responsable-Circulation : lève ou fait lever, si rien ne s'y oppose, l'application des mesures de sécurité correspondantes.

Dispositions exceptionnelles

Si, par suite de circonstances imprévues, un contrat ne peut être terminé dans les délais fixés ou bien nécessite l'application de dispositions non prévues, le Coordonnateur maintenance en informe aussitôt que possible le Responsable-Circulation ; ces Agents en réfèrent au besoin à leurs chefs directs, et s'entendent,

s'il y a lieu, pour régler provisoirement la situation, certaines installations étant par exemple à considérer comme étant en dérangement.

7.3.7 Travaux de 4^{ème} catégorie

Les Installations de Sécurité ne peuvent être établies ou modifiées que d'après les documents d'exécution (dessins, schémas, diagrammes, ...) qui traduisent, pour leur réalisation, les documents de référence de l'installation nouvelle modifiée.

Conditions générales d'exécution des travaux

Les travaux de 4^{ème} catégorie font également l'objet d'un Contrat de travaux (appelé dans ce qui suit Contrat) donnant lieu à l'application des mêmes dispositions que celles définies pour les travaux de 3^{ème} catégorie.

Ce contrat est établi à partir des documents de référence de l'installation définissant la situation à réaliser à la fin des travaux et approuvé, dans tous les cas, par l'OPM concerné ou le Coordonnateur maintenance.

De plus, le Contrat désigne l'OPM ou le Coordonnateur maintenance chargé de prononcer la mise en service ainsi que le dirigeant local de l'OPE chargé de prononcer la mise en exploitation.

Dispositions à prendre à la fin d'un Contrat

L'OPM concerné ou le Coordonnateur maintenance :

- fait procéder aux vérifications techniques et essais
- avise le Responsable-Circulation de la fin du Contrat en complétant le carnet de travaux I.S. (sauf dans les cas où il n'est pas établi de DATIS), ou en transmettant la dépêche correspondante.

Le Responsable-Circulation :

- lève ou fait le ver, si rien ne s'y oppose, l'application des mesures de sécurité correspondantes.

Le Responsable-Circulation ne peut utiliser les installations nouvelles ou modifiées qu'après leur mise en service et leur mise en exploitation.

Dispositions exceptionnelles

En cas de retard ou de circonstances nécessitant l'application de dispositions non prévues par le Contrat, le Coordonnateur maintenance en informe aussitôt que possible le Responsable-Circulation ; ces Agents en réfèrent au besoin à leurs responsables hiérarchiques directs, et s'entendent, s'il y a lieu, pour régler provisoirement la situation, certaines installations étant par exemple à considérer comme étant en dérangement.

CHAPITRE 7.4 MODE DEGRADE INOPINE – DYSFONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS

7.4.1 Mesures conservatoires

Lorsque le Responsable-Circulation constate, ou est averti, qu'une installation de sécurité est en dérangement, il prend les mesures réglementaires correspondantes définies ci-dessous :

- annote le carnet de dérangements,
- prend de lui-même les initiatives qu'il juge susceptible d'éviter les conséquences dangereuses pouvant résulter d'une anomalie dans le fonctionnement des installations,
- avise les OPM et le PAS même dans le cas d'un dérangement fugitif,
- prend les mesures définies dans l'ILE « Installation de Sécurité ».

En cas de circonstances exceptionnelles, il prend les mesures qui lui paraîtraient propres à assurer la sécurité.

Le Responsable-Circulation est chargé du remplacement accidentel des lampes défectueuses de certains contrôles lumineux (voir ILE « Installations de Sécurité »). Il peut en pareil cas ne pas annoter le carnet de dérangements, tout en signalant le fait à la première occasion à l'OPM concerné.

Dans l'éventualité d'un dérangement contraire à la sécurité, tel que signal présentant un aspect anormal, libération intempestive de zone (déchuntage)..., les mesures de sécurité sont appliquées jusqu'à l'intervention de l'OPM même si entre temps l'installation recommence à fonctionner normalement.

Lorsque l'intervention est terminée, les OPM annotent le carnet de dérangement. Si la réparation n'est pas définitive ils peuvent, le cas échéant prescrire sur ce même carnet au Responsable-Circulation de maintenir les mesures de sécurité initiales ou indiquer les nouvelles mesures à prendre jusqu'au rétablissement complet du fonctionnement de l'installation.

CHAPITRE 7.5 MESURES A PRENDRE VIS-A-VIS DES CIRCULATIONS SUSCEPTIBLES DE NE PAS ASSURER LE BON FONCTIONNEMENT DES CIRCUITS DE VOIE

Le DRR impose à ce que tous les engins-moteurs assurent le bon fonctionnement des circuits de voie. Exceptionnellement dans le cas contraire, le Responsable-Circulation opère comme si les enclenchements électriques liés aux circuits de voie et les contrôles correspondants n'existaient pas.

Vis-à-vis de l'itinéraire à emprunter, il :

- dispose les appareils de voie de l'itinéraire en position convenable et prend les mesures pour ne pas les manœuvrer,
- commande l'ouverture du signal origine de l'itinéraire,
- s'assure, par observation directe faite par lui-même ou par un autre Agent, que le signal origine de l'itinéraire a été franchi. Cette assurance peut au besoin être obtenue en interrogeant le conducteur par radio ou après avoir arrêté la circulation en un point convenable,
- replace l'organe de commande du signal origine en position de fermeture et prend les mesures pour ne pas le mettre en position d'ouverture jusqu'au dégagement du parcours.

Lorsqu'il est nécessaire d'effectuer une modification d'itinéraire devant une circulation de ce type, le Responsable-Circulation doit, sans tenir compte de la libération apparente des contrôles des zones intéressées, attendre le « temps moral » (temps que mettrait la circulation la plus lente à dégager l'itinéraire), après fermeture du signal de protection, avant de modifier l'itinéraire.

CHAPITRE 7.6 MESURES A PRENDRE VIS-A-VIS DES CIRCUITS DE VOIE APRES UNE INTERRUPTION DE TRAFIC DE LONGUE DUREE

7.6.1 Définition

Une interruption de trafic est considérée de longue durée si elle est supérieure à 72 heures.

».

7.6.2 Dispositions applicables aux installations comportant des accumulateurs ou des piles

À la suite d'une interruption de longue durée, les accumulateurs peuvent être déchargés et les piles sont susceptibles de présenter une tension anormalement basse à leurs bornes.

L'OPM concerné effectue les contrôles nécessaires avant la reprise du service. Il vérifie les alimentations et, le cas échéant, procède à une recharge rapide des batteries d'accumulateurs défaillantes. Il remplace également les piles dont la tension, pour le débit normal, est devenue exagérément faible.

7.6.3 Circuits de voie

À la suite d'une interruption de longue durée, les circuits de voie sont considérés en dérangement jusqu'à ce que l'OPE ait obtenu l'assurance par l'OPM que :

- la surface de roulement est en état d'assurer le fonctionnement correct des circuits de voie,
- le fonctionnement de chaque relais est normal.

Pour ce faire, l'OPM concerné effectue les contrôles nécessaires avant la reprise du service.

Dans l'attente de la confirmation du fonctionnement normal, le Responsable-Circulation opère comme si les enclenchements électriques liés aux circuits de voie et les contrôles correspondants n'existaient pas :

Vis-à-vis de l'itinéraire à emprunter par la circulation, il :

- dispose les appareils de voie de l'itinéraire en position convenable et prend les mesures pour ne pas les manœuvrer,
- commande l'ouverture du signal origine de l'itinéraire,
- s'assure, par observation directe faite par lui-même ou par un autre Agent, que le signal origine de l'itinéraire a été franchi. Cette assurance peut au besoin être obtenue en interrogeant le Conducteur par radio ou après avoir arrêté la circulation en un point convenable,
- replace l'organe de commande du signal origine en position de fermeture et prend les mesures pour ne pas le mettre en position d'ouverture jusqu'au dégagement du parcours.

CHAPITRE 7.7 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION

Voir Titre « 9 ».

TITRE 8. DISPOSITIFS DE CONTROLE ET DE CONSULTE DES ENGIN MOTEUR

CHAPITRE 8.1 INDICATEUR DE VITESSE

8.1.1 Principes, fonctionnement

L'indicateur de vitesse est un instrument permettant d'indiquer la vitesse de déplacement d'un engin-moteur. Le compteur de vitesse indique au Conducteur la vitesse instantanée de son engin moteur et lui permet de maîtriser la vitesse par rapport aux limites imposées par la signalisation ou la réglementation. La vitesse est indiquée en kilomètre par heure (km/h).

8.1.2 Mode dégradé

En cas de panne de l'indication de la vitesse, le Conducteur applique les mesures définies dans son guide de dépannage. Si ces mesures ne permettent pas de supprimer le défaut, le Conducteur est néanmoins autorisé à continuer sa marche jusqu'à la première voie de stationnement utile, sous réserve :

- d'aviser dès que possible le Responsable-Circulation,
- d'aborder les points singuliers du RFP où la vitesse doit être réduite, avec la plus grande prudence, même s'il doit en résulter une perte de temps.

Il signale le lieu de garage au Responsable-Circulation une fois l'engin-moteur immobilisé.

Toute manœuvre avec cet engin-moteur est interdite jusqu'à sa réparation.

TITRE 9. GESTION DES COMMUNICATIONS

CHAPITRE 9.1 DISPOSITIFS ET MOYENS DE COMMUNICATION - REGLES D'EMPLOI

9.1.1 Généralités

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

Toutefois les communications peuvent, à défaut du moyen éventuellement prévu par le RSE, être transmises par tous les moyens de correspondance utilisables.

Les moyens de communication existants et utilisables sont les suivants :

- de vive voix : ce moyen est utilisé lorsque les opérateurs sont en contact direct et audible,
- par exprès : agent, se déplaçant à pied ou à l'aide d'un moyen de locomotion, qui achemine une communication d'un Opérateur à un autre Opérateur,
- la téléphonie et la radio : permet l'échange de communications verbales et la transmission des dépêches directement entre des interlocuteurs.

9.1.2 Les téléphones fixes des postes

Le réseau de téléphonie ferroviaire du PAS comporte des liaisons principales entre le poste d'aiguillage et :

- les points de manœuvre des Installations de Sécurité en campagne,
- certains signaux.

Le poste d'aiguillage dispose d'un téléphone fixe.

SNCF Réseau dispose de son propre réseau de téléphonie relié à celui du PAS. Ce réseau comprend différentes liaisons (entre les postes d'aiguillage, avec le régulateur, le régulateur sous station.

Ces réseaux sont utilisés en priorité.

A défaut et notamment en cas d'urgence, il peut être utilisé les moyens des téléphones publics fixes ou les téléphones mobiles.

9.1.3 L'identification

L'Agent qui utilise un téléphone du RFP doit s'annoncer en indiquant son nom et sa qualité ainsi que la référence de la voie ou il se trouve ou du signal ou est implanté le téléphone.

L'Agent doit, s'il attend les instructions de son correspondant, s'assurer que celui-ci peut le rappeler ; à défaut, il doit rester à l'écoute ou le rappeler lui-même dans un délai fixé par l'interlocuteur.

9.1.4 Les liaisons radio

Les fréquences utilisées pour l'exploitation

Des fréquences définies dans le DRR sont réservées d'une part pour les communications avec le poste 1 SRH (cantonement, dépêches...) et d'autre part pour la commande des passages à niveau à franchissement conditionnel. Ces fréquences sont attribuées par l'autorité compétente au PAS.

Les fréquences de manœuvre

Ces fréquences permettent la transmission d'ordres ou informations entre Agents à point fixe et Agents se déplaçant, ou entre Agents se déplaçant.

L'OPE s'assure de la non interférence des communications entre les différentes EF.

9.1.5 La télécopie

Le Poste 1 SRH est équipé d'un télécopieur de secours, utilisé en cas de défaillance du réseau Internet.

La transmission est réalisée dans des délais corrects permettant une prise de connaissance du document, par le destinataire, dans de bonnes conditions. Les matériels utilisés (émission et réception) sont aptes à cet usage et permettent une réception de qualité.

Le contrôle de la réception des messages (qualité et intégralité) est nécessaire et réalisé en appliquant les techniques suivantes:

- par l'expéditeur chaque page du document envoyé est encadrée et numérotée, la dernière page étant l'accusé de réception à compléter par le destinataire,
- par le destinataire après vérification de la présence de la totalité des pages, de leur intégralité (visibilité de la totalité de l'encadrement sur chaque page) et de leur bonne lisibilité, il complète la dernière page du document (reçu document XXX, comportant X pages, intégrité de l'encadrement) et la retourne à l'expéditeur.

L'expéditeur, après réception de cet accusé de réception, considère que le message a bien été reçu complet et est exploitable.

9.1.6 Les documents écrits

Les documents écrits sont des documents normalement transmis ou remis aux Opérateurs (ex : demande de protection, ordre écrit, formulaire, avis...).

Lorsque ces documents sont transmis par dépêche, le formulaire est complété par l'émetteur juste avant la transmission, puis son texte transmis intégralement en une fois. Le destinataire de l'ordre complète le formulaire par les indications fournies par l'émetteur. S'ils sont transmis par radio sol train à un Conducteur, celui-ci s'arrête au préalable.

CHAPITRE 9.2 GENERALITES ET TYPES DE COMMUNICATION

9.2.1 Communications échangées entre les agents

Dans certains cas prévus par le présent document ou les ILE, les communications concernant la sécurité constituent des dépêches et sont émises et transmises dans les conditions prévues au paragraphe Oci-après.

Toutes les fois que les termes et la forme d'une communication concernant la sécurité sont fixés par le présent document ou une ILE, ces termes et cette forme sont seuls employés pour toute transmission de cette communication.

Lorsque la transmission d'une communication concernant la sécurité est faite par téléphone, les correspondants s'annoncent au préalable.

9.2.2 Dépêches

Dans certains cas prévus par le présent document, les communications concernant la sécurité constituent des dépêches et sont émises et transmises par les Agents responsables de l'opération à effectuer.

Toute dépêche est transmise et reçue par les Agents responsables de l'opération à effectuer.

Lorsque, exceptionnellement, l'un de ceux-ci ne peut le faire lui-même, un autre Agent peut expédier ou recevoir une dépêche. Toutefois la transmission de la dépêche doit avoir lieu sur l'ordre de l'Agent intéressé. A la réception, le texte de la dépêche doit être immédiatement porté à la connaissance du destinataire qui le vise.

Toute dépêche est intégralement écrite par l'Agent qui la transmet et par celui qui la reçoit sur le carnet d'enregistrement des dépêches avec les autres dépêches dans la même série de numérotation continue. Elle est inscrite au fur et à mesure qu'elle est énoncée.

Toutefois, le présent document ou une ILE peut prévoir que pour certaines opérations, il soit fait usage d'imprimés contenant déjà une partie du texte des dépêches à échanger, le texte des dépêches devant néanmoins toujours être énoncé en entier.

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

Les dépêches sont normalement transmises par téléphone. En cas d'impossibilité de transmettre une dépêche par téléphone, la transmission peut s'effectuer par exprès.

Lorsqu'une dépêche est échangée par téléphone entre le Responsable-Circulation et un Agent travaillant sur la voie, les interlocuteurs s'identifient mutuellement, puis :

- si elle est émise par le Responsable-Circulation, l'Agent qui la reçoit note, suivant le cas, sur le document désigné, la provenance, l'heure de la transmission, le numéro, le cas échéant, les indications essentielles, ou bien complète l'imprimé utilisé si celui-ci comporte déjà une partie du texte de la dépêche à échanger. Il en accuse réception en répétant ces dernières indications.
- si elle est émise par un Agent travaillant sur la voie, cet Agent n'a pas à l'enregistrer sauf dispositions contraires du présent document ou ILE.

CHAPITRE 9.3 MODE NOMINAL – FONCTIONNEMENT NORMAL

9.3.1 Communications échangées entre les Agents

Les radios de manœuvre font l'objet de procédures d'utilisation.

Ces procédures concernant la mise en service, la vérification du fonctionnement ainsi que la mise hors service. Elles sont décrites dans l'ILE « Manœuvres ».

9.3.2 Règles de maintenance préventive des installations de télécommunication et d'informatique

Installations concernées

La dénomination des installations de télécommunication et informatique rencontrées sur réseau du PAS sont les suivantes :

- tronçons de câbles de télécommunication,
- téléphonie fixe, mobile et SNCF Réseau,
- systèmes d'information SNCF Réseau,
- installation radios.

La maintenance préventive est conçue et mise en œuvre de manière à permettre le maintien du niveau de sécurité des installations pendant toute la durée de l'exploitation.

CHAPITRE 9.4 MODE DEGRADE PREVU ET ORGANISE – TRAVAUX SUR LES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS

9.4.1 Généralités et organisation des travaux

Lorsqu'il est nécessaire d'intervenir sur une installation de télécommunication, le dirigeant local de l'OPM se concerta au préalable avec le dirigeant local de l'OPE afin de déterminer :

- la période la plus propice à l'exécution de ses travaux, lesquels doivent prioritairement être effectués dans des périodes sans activité, ou à défaut de moindre activité,
- les moyens de substitution utilisables dans le cas où cette intervention est réalisée pendant l'exploitation, et/ou nécessite une indisponibilité prolongée de l'installation de communication,
- les modalités pour aviser les acteurs opérationnels de l'indisponibilité de l'installation ainsi que les moyens de substitution à utiliser.

Suivant l'importance des travaux et de leurs conséquences, cette organisation peut faire l'objet d'une note écrite reprenant l'ensemble des dispositions.

Par ailleurs, s'agissant de radio de manœuvre, il est possible de recourir aux signaux conventionnels optiques pour réaliser les ordres de manœuvre. Il faudra néanmoins s'assurer que l'organisation et le travail à réaliser par l'équipe permet cette possibilité, ou l'adapter en conséquence.

9.4.2 Modalités de réalisation des travaux

Le moment venu, l'OPM demande au Responsable-Circulation par dépêche, l'autorisation d'intervenir sur l'installation, en faisant référence à l'éventuel document d'organisation des travaux.

Le Responsable-Circulation vérifie que la période convient, si une opération est en cours et si cela peut avoir des conséquences, il diffère les travaux.

Il informe les Agents concernés de la période d'interruption et s'assure que les moyens de substitution sont prévus et opérationnels.

Il accorde ensuite par dépêche à l'OPM l'autorisation d'intervenir sur les installations.

Une fois les travaux effectués, l'OPM informe le Responsable-Circulation par dépêche du fonctionnement normal de l'installation.

Si l'installation n'a pas été restituée en état nominal de fonctionnement, ou bien est restituée en retard, il en avise le Responsable-Circulation. Ce dernier continue à prendre les mesures et en informe les Agents concernés.

Une fois l'installation rétablie, les acteurs concernés sont informés et cessent l'utilisation des moyens de substitution.

CHAPITRE 9.5 MODE DEGRADE INOPINE – DYSFONCTIONNEMENT DES EQUIPEMENTS / INSTALLATIONS

9.5.1 Mesures conservatoires

En cas de dysfonctionnement d'une installation de communication, le Responsable-Circulation :

- si une opération de sécurité est en cours :
 - ✓ prend les mesures d'urgence utiles ou qu'il juge appropriées si le dysfonctionnement de cette installation compromet la sécurité,
- avise immédiatement les agents concernés par l'utilisation de cette installation, puis :
 - ✓ détermine, le ou les moyens de substitutions utilisables et les applique ou les fait appliquer,
 - ✓ avise l'OPM,
 - ✓ annote le carnet de dérangement.

9.5.2 Procédure de retour au mode nominal

L'OPM, une fois la panne identifiée, détermine les délais et moyens nécessaires au retour à la normale.

En fonction des éléments recueillis, le Responsable-Circulation détermine ensuite d'entente avec l'OPM la période la plus propice à l'intervention puis applique les dispositions « Titre 7 Erreur ! Source du renvoi introuvable. » pour la réalisation des travaux.

S'il est prévisible que l'installation ne sera pas remise en état immédiatement, une note est établie avec le Dirigeant local de l'OPE pour l'information des acteurs concernés (durée d'indisponibilité, moyens de substitution, etc.).

CHAPITRE 9.6 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION

Voir Titre « 13 ».

TITRE 10. CONDITIONS DE REPRISE DE L'EXPLOITATION APRES UNE INTERRUPTION DE SERVICE

CHAPITRE 10.1 GENERALITES

Ce chapitre concerne les interruptions de service suite à incident, accident, interruption de longue durée (une interruption de trafic est considérée de longue durée si elle est supérieure à 72 heures).

CHAPITRE 10.2 ASSURANCES A OBTENIR

Le Dirigeant local exploitation est le seul qualifié pour autoriser les Agents à reprendre l'exploitation normale. Il ne donne **cette autorisation que s'il a les assurances** nécessaires vis-à-vis de tous les acteurs responsables des opérations de rétablissement, y compris externes, que les conditions minimales d'exploitation sont respectées :

- état de la voie,
- dégagement du gabarit,
- fonctionnement des Installations de Sécurité et de la signalisation,
- fonctionnement des installations de traction électrique,
- possibilité de déplacer les véhicules et engins moteurs en toute sécurité,
- évacuation et mise en sécurité des personnels présents, notamment externes (services de secours par exemple),
- état du matériel roulant (moteur et remorqué).

Dans le cas d'un accident de personne, l'ordre de reprise ne peut être donné qu'avec l'accord des autorités de police (enquêtes judiciaires ou administratives...).

Dans la mesure du possible le Dirigeant local exploitation collationne les informations reçues et l'heure de transmission.

L'autorisation de reprise du service normal est donnée par dépêche au Responsable-Circulation.

CHAPITRE 10.3 MESURES A PRENDRE

Certaines configurations d'incident peuvent permettre un choix entre différents scénarios de rétablissement et de gestion de la perturbation. C'est le Dirigeant local exploitation qui arrête ce choix, en concertation avec les acteurs responsables des opérations de rétablissement (Dirigeants locaux maintenance, Dirigeant de relevage, CIL, etc...).

Le Dirigeant local exploitation peut prescrire une réparation définitive, nécessitant une intervention plus longue, donc une gêne immédiate plus importante, pour privilégier un scénario de retour à la situation nominale avant une pointe de trafic.

A l'inverse, il peut choisir un scénario de réparation provisoire autorisant une reprise rapide de la circulation, et déterminer une période ultérieure moins chargée pour réaliser la réparation définitive.

Les stratégies de gestion et de rétablissement de la perturbation, ainsi que leurs évolutions sont communiquées aux OPF.

Le Dirigeant local exploitation, en liaison avec les OPM concernés, peut prescrire au Responsable-Circulation certaines restrictions ou interdictions afin de garantir le maintien de la sécurité jusqu'au rétablissement de la situation nominale :

- interdire temporairement la circulation sur une zone donnée, autoriser la circulation mais avec restrictions (par exemple : passage au pas ou limitation temporaire de vitesse),
- couper l'alimentation en courant de traction,
- faire considérer certaines Installations de Sécurité en dérangement jusqu'à nouvel avis et de prendre les mesures prévues en cas dérangement, le cas échéant complétées par des dispositions complémentaires,
- interdire de manœuvrer certains véhicules (wagons, engins moteurs...) ou de les manœuvrer avec restrictions ou précautions particulières, etc...

Le Responsable-Circulation fait appliquer ces différentes mesures jusqu'à réception de l'avis par dépêche du responsable des opérations de rétablissement du retour en situation nominale du réseau.

Dans tous les cas de situations dégradées, le Dirigeant local exploitation donne aux Opérateurs Portuaires des instructions précises relatives aux conditions de retour à la situation normale.

TITRE 11. GESTION DES PASSAGES A NIVEAU

Ce titre décrit les conditions d'emploi des Passages à Niveau (PN) du PAS, ainsi que les mesures à prendre pour leur exploitation en mode dégradé soit suite à dérangement soit pour travaux.

Les particularités propres au fonctionnement de certains PN figurent dans l'ILE « Manœuvres ».

CHAPITRE 11.1 GENERALITES

Les PN constituent des points singuliers spécialement équipés pour assurer la sécurité des circulations aux intersections ferroviaires et routières.

Dans le présent règlement, le terme PN désigne une intersection routière / ferroviaire non soumise à classement préfectoral (hors champ d'application de l'[arrêté du 18 mars 1991](#) modifié non applicable sur le RFP). Ces intersections sont situées à l'intérieur des limites administratives du PAS.

CHAPITRE 11.2 REGIME (PRINCIPE DE PRIORITE)

La priorité de passage des circulations ferroviaires aux intersections est subordonnée à la mise en œuvre de dispositifs garantissant la fermeture de la circulation routière au passage des circulations ferroviaires.

CHAPITRE 11.3 IDENTIFICATION DES PN

Les PN du PAS sont donc désignés par :

- leur numéro,
- leur niveau d'équipement (sans barrières, à signalisation automatique lumineuse avec barrières...).

Ces indications figurent dans le document de référence du réseau comprenant la liste exhaustive et le type des PN ainsi que sur tous les documents les concernant (ILE « Manœuvres », ordres ou avis écrits, etc.).

CHAPITRE 11.4 NIVEAU D'EQUIPEMENT

11.4.1 Différentes catégories de PN

- Gardés Sans Barrières = protégés au drapeau par les Agents de manœuvre,
- Gardés Avec Barrières = protégés avec des barrières fixes ou déroulantes par les Agents de manœuvre,
 - ✓ à croix de St André = équipés de panneaux fixes de signalisation indiquant aux usagers la présence d'une voie ferrée :
 - ✓ avec stop : un panneau stop impose aux véhicules routiers de marquer l'arrêt avant franchissement du PN,
 - ✓ avec feux routiers R24 : des feux routiers imposent aux véhicules routiers de s'arrêter au feu rouge pour céder le passage aux circulations ferroviaires,
- SAL 0 = équipés d'une Signalisation Automatique Lumineuse et éventuellement sonore, indiquant aux usagers de la route l'approche des circulations ferroviaires,

- SAL 2 ou 4 = équipés d'une Signalisation Automatique Lumineuse et sonore, indiquant aux usagers de la route l'approche des circulations ferroviaires, complétée par 2 ou 4 demi-barrières,
- SAL 2 FC = équipés de deux demi barrières, complétées par une Signalisation Automatique Lumineuse et sonore spécifique aux PN et avec signalisation routière fixe. Le signal FC lorsqu'il existe contrôle l'abaissement effectif des barrières (en l'absence de signal FC par la constatation de visu de l'abaissement des barrières),
- SAL 0 FC = idem SAL 2 FC mais non muni de barrières, le signal FC lorsqu'il existe contrôle l'allumage des feux routiers (en l'absence de signal FC par la constatation de visu de l'allumage des feux routiers).

CHAPITRE 11.5 FONCTIONNEMENT EN MODE NOMINAL

11.5.1 PN Gardé sans barrière

Ces PN sont protégés par les Agents des OPF au cours de la desserte. Les circulations ferroviaires sont prioritaires.

Le Chef de la manœuvre s'assure que rien ne s'oppose à la traversée. Le Conducteur avertit à l'aide de plusieurs coups de sifflet.

Un Agent porteur d'un signal à main (drapeau rouge le jour, lanterne pouvant présenter un feu rouge la nuit ou par temps de brouillard) protège toute la traversée du carrefour après être descendu du convoi et le Chef de manœuvre avertit à l'aide de plusieurs coups de sifflet. Les Conducteurs n'ont pas de mesures particulières à prendre pour leur franchissement, sauf à siffler lorsqu'une pancarte S est implantée.

Le mode opérationnel de franchissement de ces PN est indiqué dans l'ILE « Manœuvres ».

11.5.2 PN Gardé avec barrières

Ce PN est protégé par des barrières manœuvrées à pied d'œuvre normalement fermées et cadenassées. La manœuvre des barrières est assurée les Agents des OPF.

Le mode opérationnel de franchissement de ce PN est indiqué dans l'ILE « Manœuvres ».

11.5.3 PN à croix de St André avec feux routiers R24

Ces PN sont équipés de feux routiers de type R24 (feux circulaires rouges clignotants) indiquant aux usagers de la route l'approche des circulations ferroviaires et interdisant momentanément la circulation de tout véhicule routier.

Les feux routiers sont commandés par les agents des OPF, à pied d'œuvre après arrêt et action sur un commutateur ou un bouton poussoir.

11.5.4 PN à SAL FC

Ces PN sont équipés d'une signalisation lumineuse composée de feux routiers de type R22 (signal tricolore de contrôle de flux de circulation) ou R24 et éventuellement sonore, indiquant aux usagers de la route l'approche des circulations ferroviaires, complétée ou non par 2 demi-barrières.

Ils sont commandés par les Agents des OPF, à distance par l'émission d'un signal radio au droit d'une pancarte « Cmde radio » à environ 250 m du PN, pouvant être effectuée en marche, ce qui permet de ne pas

faire marquer l'arrêt aux circulations. Le signal de Franchissement Conditionnel (FC) s'adressant aux circulations ferroviaires donne l'assurance que la signalisation lumineuse et sonore a bien obéi à la commande de fermeture et autorise le franchissement du PN aux circulations ferroviaires.

La fermeture des barrières (le cas échéant) est précédée de présentation de la signalisation lumineuse et sonore aux usagers routiers.

La réouverture des barrières (le cas échéant), l'extinction des feux et l'arrêt de la signalisation sonore se produit automatiquement après le passage de la circulation.

Une pancarte implantée à proximité indique un numéro à joindre en cas d'urgence. Il est principalement destiné aux usagers routiers en cas de dysfonctionnement du PN (par exemple : bris de barrières, barrières fermées sans passage de circulations ferroviaires pendant une durée prolongée).

Le mode opérationnel de franchissement de ces PN est indiqué dans l'ILE « Manœuvres ».

11.5.5 PN à SAL

Ces passages à niveau sont équipés d'une signalisation automatique lumineuse et sonore, indiquant aux usagers de la route l'approche des circulations ferroviaires (PN à SAL 0), éventuellement complétée par deux demi-barrières automatiques (PN à SAL 2).

Les PN SAL 2 se ferment à l'approche d'une circulation et s'ouvrent automatiquement au dégagement de cette même circulation.

La fermeture des barrières est précédée de la Signalisation Automatique Lumineuse et sonore aux usagers routiers. La fermeture de ces PN est commandée par la circulation (action des roues sur des pédales, commande radio, commutateur manuel).

La réouverture des barrières (le cas échéant), l'extinction des feux et l'arrêt de la signalisation sonore se produit automatiquement après le passage de la circulation ou après remise en position « ouvert » du commutateur.

CHAPITRE 11.6 EXPLOITATION EN MODE DEGRADE DES PN

11.6.1 Mode dégradé des PN à SAL

Incident à une circulation aux abords d'un PN à SAL

Dans différents cas d'incidents (rupture d'attelage de part et d'autre du PN, secours, arrêt accidentel...), lorsqu'une circulation s'est arrêtée aux abords d'un PN à SAL, le Conducteur de cette circulation, ou de l'engin moteur de secours, ne s'approche de ce PN qu'avec la plus grande prudence.

Si la signalisation routière n'est pas présentée ou si les demi-barrières sont levées, l'attaque par un essieu de la zone courte s'étendant de part et d'autre du PN (ou de pédales situées de part et d'autre du PN) déclenche normalement la fermeture.

Dérangement d'un PN à SAL

1 - Lorsqu'un Conducteur constate que les **barrières d'un PN à SAL sont brisées ou indument** ouvertes, il fait usage s'il le peut du sifflet avant le PN puis il s'arrête pour aviser le Responsable-Circulation.

Si le Conducteur s'aperçoit que les barrières sont remplacées par un dispositif de secours, il cesse le cas échéant, d'émettre le signal d'alerte lumineux et le signal d'alerte radio et poursuit sa marche.

Si les circonstances permettaient au Conducteur de s'arrêter avant le PN ouvert, il serait ensuite autorisé à le franchir avec la plus grande prudence, après avoir sifflé longuement.

2 - Tout agent, autre qu'un Conducteur, qui est prévenu ou a constaté qu'un PN à SAL est en dérangement doit aviser ou faire aviser d'urgence le Responsable-Circulation. Ce dernier avise aussitôt l'OPM en charge de la maintenance des PN en fournissant tous les renseignements en sa possession sur la nature du dérangement (en particulier fonctionnement ou non fonctionnement de tous les feux routiers en cas de bris de barrières).

Raté d'ouverture

Lorsque, en dehors de toute approche d'une circulation, il est constaté ou signalé à un PN à SAL une ou plusieurs des anomalies ci-après :

- feux routiers allumés,
- maintien en position de fermeture d'une ou plusieurs demi-barrières,

il est considéré en raté d'ouverture.

Le Responsable-Circulation avisé du raté d'ouverture d'un PN prend les mesures immédiates suivantes :

- assure la protection du PN en arrêtant les circulations se dirigeant vers le PN,
- jusqu'à la réception de l'avis (donné par écrit ou par dépêche) de la reprise de gardiennage ou du rétablissement du fonctionnement normal de l'installation, délivre aux Conducteurs, par écrit ou par dépêche, un ordre motivé de marcher avec prudence aux abords du PN concerné. Il en indique le n°, la localisation et la raison de l'avis.

Nota : Lorsqu'un PN à SAL est maintenu à la fermeture par suite de la présence d'une circulation en amont de ce PN (détresse, ...), ce PN est considéré comme en raté d'ouverture.

Raté de fermeture

Lorsque, à l'approche ou au passage d'une circulation, il est constaté ou signalé à un PN à SAL une ou plusieurs des anomalies ci-après :

- extinction de plusieurs feux routiers,
- maintien en position d'ouverture d'une ou des deux demi-barrières,

ce PN est considéré en raté de fermeture.

Le Responsable-Circulation avisé du raté de fermeture d'un PN assure la protection du PN en arrêtant et en retenant les circulations se dirigeant vers le PN jusqu'à la réception de l'avis (donné par écrit ou par dépêche) de la reprise de gardiennage ou du rétablissement du fonctionnement normal de l'installation.

Bris de barrières

Dans le cas où une ou plusieurs barrières d'un PN à SAL sont brisées de telle sorte qu'elles ne s'opposent plus au franchissement du PN, le Responsable-Circulation :

- lorsque l'assurance que tous les feux routiers fonctionnent a pu être obtenue, applique les dispositions prévues en cas de raté d'ouverture,
- lorsque les feux routiers ont été endommagés (non allumage d'un ou des feux routiers à l'approche ou au passage d'une circulation), applique les dispositions prévues en cas de raté de fermeture.

11.6.2 Reprise du gardiennage

A la suite du dérangement d'un PN à SAL, un Agent de l'OPM habilité, désigné garde du PN, peut assurer son gardiennage provisoire afin de permettre l'écoulement des circulations ferroviaires et routières dans les meilleures conditions possibles compte tenu de la situation.

Lorsqu'il prend le gardiennage du PN il en avise par dépêche le Responsable-Circulation en indiquant son nom, le numéro du PN concerné et les mesures à prendre par les circulations (circulation normale, en marche à vue...):

Les mesures prises vis-à-vis du PN en dérangement peuvent alors être levées.

Jusqu'au rétablissement du fonctionnement normal de l'installation, le Garde du PN assure la sécurité des circulations en interdisant le franchissement du PN aux usagers de la route à l'approche d'une circulation ferroviaire.

Lorsque le fonctionnement normal des installations est rétabli, le garde en avise par dépêche le Responsable-Circulation en indiquant son nom, le n° du PN et la fin du gardiennage.

11.6.3 Mesures à prendre après une interruption de trafic de longue durée

Dès la reprise du service, l'OPM en charge de la maintenance des PN assure la surveillance des PN à SAL munis ou non de demi-barrières, sans intervenir sur l'installation automatique, en doublant par la mise en place de dispositifs de remplacement de barrières et en observant leur fonctionnement au passage des circulations.

Dès que l'OPM a constaté le bon fonctionnement des installations pour 2 passages successifs, la surveillance peut cesser.

11.6.4 Mode dégradé des PN à SAL FC

Signal de franchissement conditionnel non présenté :

La circulation est arrêtée devant les deux feux éteints du signal de franchissement conditionnel bien que le Personnel à bord ait effectué la commande à distance.

Le Chef de la manœuvre actionne la commande manuelle si elle est présente, à défaut avise le Responsable-Circulation qui applique les mesures ci-dessous.

Non fonctionnement des barrières au cours de la manœuvre

Si après avoir commandé la fermeture du PN à SAL FC, le Chef de la manœuvre constate le maintien en position d'ouverture (ou le bris d'une ou des deux demi-barrières), il ne peut autoriser le franchissement du PN à SAL FC qu'après la mise en place des dispositifs de remplacement (drapeaux et lanternes à feux rouges).

Le Conducteur (ou l'Agent de desserte), dans tous les cas, signale le dérangement dès que possible, au responsable-Circulation.

Le Responsable-Circulation avisé d'une ou plusieurs anomalies alerte dans les meilleurs délais l'OPM en charge de la maintenance des PN en fournissant tous les renseignements en sa possession sur la nature du dérangement.

Jusqu'à ce qu'il ait reçu de l'OPM l'avis du rétablissement du fonctionnement normal du PN à S.A.L. FC, il donne, par écrit ou par dépêche aux Conducteurs des circulations devant franchir le PN en dérangement, l'ordre de ne franchir le PN qu'après s'être assuré de la fermeture des barrières ou de la mise en place, par l'agent de desserte, des dispositifs de remplacement. Il nomme explicitement le PN concerné.

Nota : en cas de PN à SAL FC groupées les dispositions sont à appliquer le cas échéant pour chaque du PN à SAL. FC, suivant le dérangement constaté.

Non fonctionnement de la commande radio

Il peut être décelé un non fonctionnement du poste radio lorsque la commande inopérante se manifeste pour au moins deux PN à SAL FC.

Le poste radio défaillant est remplacé par le poste de secours dans les plus brefs délais.

CHAPITRE 11.7 ESSAIS, MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION

Voir Titre « 13. ».

TITRE 12. MOYENS D'INFORMATION DES UTILISATEURS ET DES TIERS EN MATIERE DE SECURITE

CHAPITRE 12.1 GENERALITES

En application du décret n° 2008-1347 du 17 décembre 2008 relatif à l'information et à la formation des travailleurs sur les risques pour leur santé et leur sécurité, chaque Opérateur Portuaire met en place un dispositif d'information à destination de son personnel précisant les risques pour leur santé et leur sécurité portant notamment sur :

- les risques présentés, identifiés dans le document unique, pour la santé et la sécurité des équipements utilisés,
- les agents chimiques potentiellement dangereux présents sur le lieu de travail (application de l'article R4412-9 du code du travail),
- le rôle du service de santé et de sécurité au travail et des représentants du personnel en matière de prévention des risques professionnels,
- les dispositions contenues dans le règlement intérieur relatives à la santé et la sécurité,
- les consignes de sécurité incendie et les instructions d'évacuation ainsi que l'identité des personnes chargées de la mise en œuvre des consignes de sécurité incendie...

L'information des Personnels sur les risques pour leur santé et leur sécurité comporte, en tant que de besoin, des instructions précises concernant la signalisation de sécurité ou de santé qui portent, notamment, sur la signification des panneaux, des pictogrammes, des couleurs de sécurité, des signaux lumineux et acoustiques... Cette formation est dispensée lors de l'embauche et renouvelée aussi souvent qu'il est nécessaire. Elle peut être dispensée au moyen de réunions, notes de service, d'information et consignes...

CHAPITRE 12.2 CONSIGNES DE SECURITE

Les consignes de sécurité sont simples et vont à l'essentiel pour faire comprendre au mieux le message de sécurité transmis. L'illustration par des pictogrammes est recommandée. Les consignes sont diffusées et expliquées aux personnels afin qu'ils aient une connaissance effective de la consigne et des modes opératoires (utilisation et maintenance des équipements de travail, conduite à tenir en cas d'accidents...). Leur affichage est facile d'accès et s'applique dans les lieux de travail ou les lieux où se fait l'embauche.

Est notamment concernée la consigne d'incendie, dont l'affichage obligatoire dans le local ou l'effectif est supérieur à 5 personnes et dont l'élaboration et la mise en œuvre sont faites de manière très apparente.

CHAPITRE 12.3 PLAN DE PREVENTION

En application du [décret 92-158 du 20/02/1992](#) modifié relatif aux prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une Entreprise Extérieure, un plan de prévention peut être établi par le PAS à l'attention des entreprises réalisant des travaux de maintenance sur le RFP afin d'informer les personnels des risques encourus.

CHAPITRE 12.4 SIGNALISATION - AFFICHAGE

L'affichage a pour objectif de tenir informés les Personnels et les tiers des points essentiels se rapportant à la santé et à la sécurité. Il peut être réalisé d'une manière statique ou dynamique sur le terrain.

La signalisation de santé et de sécurité peut se faire au moyen de panneaux, de pictogrammes, mais aussi de couleurs, de signaux lumineux ou sonores.

La signalisation s'impose chaque fois que, sur un lieu de travail, un risque ne peut pas être évité ou prévenu par l'existence d'une protection collective ou par l'organisation du travail. Elle est définie et mise en place par chaque Opérateur Portuaire ou éventuellement par le PAS en qualité de propriétaire des infrastructures et bâtiments.

La signalisation concerne aussi bien le balisage des voies de circulation que l'accès aux différents lieux où s'exercent l'activité pour informer les opérateurs, les visiteurs, etc.

La signalisation sert également à informer sur les risques par des avertissements, des obligations, des interdictions et des informations de secours (accidents, incendie).

La signification des couleurs de sécurité est présentée dans l'arrêté du 4 novembre 1993 relatif à la signalisation de sécurité et de santé et complété par l'arrêté du 8 juillet 2003.

La signalisation est enlevée lorsque le risque disparaît.

TITRE 13. INSTALLATIONS NOUVELLES OU MODIFIES – ESSAIS / MISES EN SERVICE ET MISE EN EXPLOITATION

La complémentarité des opérations de vérifications techniques et d'essais est indispensable pour assurer le niveau optimum de sécurité requis lors de toute mise en service, modification ou suppression :

- d'éléments constitutifs de la voie,
- des Installations de Sécurité,
- de dispositifs d'aide à la conduite.

Dans la suite du présent paragraphe, le terme « Installation » recouvre l'ensemble des éléments précités.

Ce chapitre a pour objet d'indiquer les exigences du PAS sur les modalités de réalisation des vérifications techniques et d'essais et de mise en service des installations. Il ne traite pas de l'autorisation portant sur la sécurité délivrée par l'EPSF conformément aux textes réglementaires en vigueur ?

CHAPITRE 13.1 PRINCIPES

Pour toute installation nouvelle ou modifiée il y a lieu de procéder à des essais avant la mise en service ayant pour objet de s'assurer :

- s'il s'agit d'installations nouvelles ou modifiées, que ces installations sont conformes aux documents de référence et aux documents d'exécution ;
- dans tous les cas, que les installations concernées par les travaux qui viennent d'être exécutés, sont en bon état de fonctionnement.

Les Agents chargés de ces vérifications et essais qui sont désignés nominativement ne doivent en aucun cas être chargés de vérifications et d'essais portant sur une installation sur laquelle ils ont travaillé.

Les essais doivent donner l'assurance que toutes les conditions de sécurité imposées par les documents de référence de l'installation rempliront exactement (la condition et elle seule) et sûrement (chaque fois et seulement quand c'est nécessaire) leur rôle de sécurité.

CHAPITRE 13.2 ESSAIS

Les essais constituent l'application d'un ensemble de procédures formalisées dans l'ILE « Réalisation des travaux sur les installations de sécurité » permettant de s'assurer, de façon exhaustive, que la réalisation d'une installation correspond parfaitement aux documents de référence de l'installation (principes et plans techniques) qui la définissent.

Les essais doivent donner l'assurance que toutes les conditions de sécurité imposées par les documents de référence de l'installation rempliront leur rôle de sécurité.

Les essais sont pratiqués, avec ordre et rigueur, sur les installations mises en fonctionnement, sous couvert, le cas échéant, de dispositions réglementaires, et après avoir obtenu l'assurance de l'achèvement des opérations de vérifications techniques correspondantes par écrit selon les modalités précisées par la maîtrise d'œuvre.

Les essais doivent comporter :

- des essais de fonctionnement qui consistent à s'assurer, après la réalisation d'une installation, de son aptitude à remplir la fonction de sécurité pour laquelle elle a été prévue.
- des essais fonctionnels qui consistent à vérifier la conformité de réalisation d'une installation avec les documents de référence de l'installation qui la régissent (principes, plans techniques).

CHAPITRE 13.3 ORGANISATION, PREPARATION ET EXECUTION DES ESSAIS

L'OPM chargé de la maintenance future de l'installation nouvelle ou modifiée s'assure par des essais détaillés du bon fonctionnement de celle-ci. La description et la traçabilité des essais effectués sont réalisées au travers des cahiers d'essais. Les essais sont menés par des Agents désignés et habilités par l'OPM.

Le cahier d'essais comporte le détail des actions, contrôles et documents nécessaires au déroulement des essais et à leur traçabilité.

13.3.1 Composition minimale du cahier d'essais :

- liste des documents de référence à partir de laquelle le cahier d'essais a été élaboré,
- répertoire des bordereaux des fiches d'essais, des « tableaux d'essais »,
- divers bordereaux des fiches d'essais,
- fiches d'essais qui définissent pour chaque essai son but et son mode opératoire,
- bordereau regroupant les fiches d'analyse émises par l'Agent chargé des essais à destination de l'organisme chargé des études.

13.3.2 Exécution des opérations d'essais sur les installations nouvelles

Les Agents chargés des essais :

- réalisent les opérations d'essais en suivant les procédures établies figurant sur les fiches d'essais, pour vérifier les conditions reprises au cahier d'essais suivant les « Tableaux d'essais ».
- pointent ces opérations d'essais, au fur et à mesure de leur déroulement, sur les cahiers d'essais, sur les documents de référence de l'installation (plans techniques, principes particuliers...) et sur les documents d'exécution.

Le pointage des documents de référence de l'installation permet de s'assurer que toutes les conditions reprises sur les documents ont bien été vérifiées et qu'elles remplissent exactement et sûrement leur rôle de sécurité.

CHAPITRE 13.4 CONTROLE ET SUIVI DES ESSAIS

Un contrôle des essais par l'OPM s'exerce tout au long de la préparation du cahier d'essais et de la réalisation des essais.

S'il est nécessaire, des dispositions appropriées sont mises en œuvre pour assurer le niveau de qualité requis.

La Maîtrise d'Œuvre travaux assure le suivi de l'ensemble des opérations d'essais.

CHAPITRE 13.5 MISES EN SERVICE – MISE EN EXPLOITATION

Règles générales

Après vérifications et essais, la mise en service a pour but de permettre la mise en exploitation d'une situation nouvelle résultant de travaux effectués sur les Installations de Sécurité.

Elle a pour effet de mettre à la disposition des Agents utilisateurs des installations nouvelles ou modifiées ou d'interdire à titre provisoire ou définitif l'usage de certaines installations.

La mise en service est prononcée par les OPM qui établissent le procès-verbal de mise en service.

La mise en exploitation des nouvelles installations est prononcée par l'OPE qui signe à cet effet la partie correspondante du procès-verbal de mise en service.

Conditions préalables à la mise en service et à la mise en exploitation

En fonction de la nature des travaux, le donneur d'ordre juge de la pertinence de faire intervenir l'OPM qualifié pour les opérations de réception (obligatoire pour les travaux sur les Installations de Sécurité).

La mise en service est prononcée lorsque les conditions suivantes sont satisfaites :

- les travaux prévus par programme étant exécutés, l'OPM chargé de prononcer la mise en service détient le procès-verbal des vérifications et essais,
- l'OPM a pris les mesures prévues afin de porter à la connaissance des Agents intéressés les installations nouvelles à mettre en service, ou modifiées, annulées ou supprimées,
- les Agents de l'OPM appelés à entretenir les installations nouvelles ou modifiées :
 - ✓ ont les connaissances voulues,
 - ✓ sont en possession des documents et du matériel utiles.

La mise en exploitation est prononcée lorsque les Agents de l'OPE et des OPF appelés à utiliser les installations nouvelles ou modifiées :

- ont reçu les informations préalables nécessaires
- ont les connaissances nécessaires,
- sont en possession des documents et du matériel utiles. En particulier, ils détiennent l'ILE « Installations de Sécurité » tenant compte de la nouvelle situation.

Rôle des Agents chargés de la mise en service et de la mise en exploitation

Les Agents désignés pour prononcer la mise en service et la mise en exploitation s'assurent chacun pour ce qui le concerne que les conditions énoncées de mise en service sont bien remplies.

Ils procèdent éventuellement au récolement contradictoire du petit matériel.

Ils décident en commun des mesures à prendre au cas où les vérifications techniques préalables relèvent des anomalies ou font apparaître, avec les documents définissant les installations, des divergences auxquelles il n'a pas encore été possible aux OPM de remédier, ou bien si le bon fonctionnement des installations donne lieu à des réserves, ou encore s'il est constaté des gênes pour l'exécution du service.

Ils ont qualité pour différer, le cas échéant, la mise en service ou la mise en exploitation.

TITRE 14. SECURITE DES PERSONNES

CHAPITRE 14.1 REGLEMENTATION APPLICABLE

Les dispositions légales et réglementaires relatives à l'hygiène et à la sécurité s'appliquent, et notamment les principes généraux de prévention.

Les textes cités en annexe relatifs à la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires **s'appliquent**.

Les mesures de prévention des risques ferroviaires visent à assurer le même niveau de sécurité que les dispositions relatives à l'hygiène et à la sécurité en prenant en compte les particularités des systèmes ferroviaires, de leurs installations et de leurs matériels.

Les risques ferroviaires comprennent :

- les risques liés aux circulations ferroviaires,
- les risques liés aux installations électriques ferroviaires.

En application du décret 92-158 du 20/02/1992 modifié relatif aux prescriptions particulières d'hygiène et de sécurité applicables aux travaux effectués dans un établissement par une entreprise extérieure, un plan de prévention peut être établi à l'attention des entreprises réalisant des travaux de maintenance sur le RFP. Lors de la rédaction de ce plan, la partie sécurité du chantier vis à vis des risques ferroviaires et électrique est abordée. Ce plan traite de la concomitance d'activité à l'intérieur des zones de travaux, que les travaux aient lieu sur un secteur de voies ferrées ou aux abords de voies. Il permet de définir la procédure ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour gérer cette concomitance d'activité lors de la phase des travaux.

Chacun des travaux sur le RFP fait l'objet d'un plan de prévention. Ce plan est rédigé par le PAS en concertation avec les Opérateurs Portuaires Exploitation et Maintenance, il est signé par le titulaire des travaux ainsi que par toute entreprise dont l'exploitation est impactée par les travaux. Le plan de prévention peut être annuel dans le cas de travaux répétitifs.

En application du décret 94-1159 du 26/12/1994 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, un plan général de coordination en matière de sécurité et de protection de la santé est établi par le PAS en cas de concomitance d'activités à l'intérieur des zones de travaux, que les travaux aient lieu sur un secteur de voies ferrées ou aux abords de voies. Il traite de l'ensemble des mesures propres à prévenir les risques découlant de l'interférence des activités des différents intervenants sur le chantier, ou de la succession de leurs activités lorsqu'une intervention laisse subsister après son achèvement des risques pour les autres entreprises.

En application de l'article R. 4121-1 du Code du Travail, un Document Unique est mis en place par chacune des entreprises intervenant sur le RFP. Ce document retranscrit les résultats de l'évaluation des risques comportant un inventaire des risques identifiés dans chaque poste de travail de l'entreprise et précise les conditions de mise à jour et de mise à disposition de ce document. L'objectif de ce document est la mise en place de mesures de prévention visant à réduire au maximum les risques professionnels auxquels le salarié peut être confronté.

CHAPITRE 14.2 PREVENTION DES RISQUES LIES AUX CIRCULATIONS FERROVIAIRES

14.2.1 Dispositions générales

→ Toute voie est présumée ouverte aux circulations ferroviaires.

Des dispositions sont prises pour que l'observation de la signalisation par les Conducteurs de véhicules ferroviaires, la perception des risques ferroviaires par les personnels intervenant dans les emprises ferroviaires ne soient ni gênées ni empêchées, et pour que les obstacles fixes susceptibles de gêner le déplacement des personnels soient signalés de manière visible.

→ La traversée des voies est interdite à l'approche d'une circulation.

→ La traversée des voies n'est pas autorisée lors d'une conversation téléphonique, ou radiophonique.

La traversée des voies à proximité d'un véhicule ferroviaire à l'arrêt s'effectue à une distance 3 mètres, afin de ne pas risquer d'être heurté par ce véhicule en cas de remise en mouvement.

→ Le stationnement ou le déplacement des Personnels à proximité des voies est interdit sans nécessité de service.

Lorsqu'un engagement momentané des Personnels dans la zone dangereuse ne peut être évité, cet engagement n'est possible que sous réserve :

- soit de disposer d'une visibilité compatible avec la durée d'engagement de cette zone,
- soit de respecter l'indication d'un dispositif autorisant ou interdisant l'accès à cette zone,
- soit d'avertir au préalable les Conducteurs des véhicules ferroviaires.

→ L'Opérateur Portuaire évalue les risques engendrés par les circulations ferroviaires pour tout travail dans ou à proximité de la zone dangereuse, définit les mesures de prévention et, les modes opératoires appropriés à mettre en œuvre tels que déterminés dans les documents de référence cités en Erreur ! Source du renvoi introuvable..

→ L'Opérateur Portuaire **s'assure que les modalités de déplacement, définies dans les documents de référence cités en Erreur ! Source du renvoi introuvable.** sont respectées par les Personnels.

14.2.1 Dispositions applicables à certains travaux et opérations

→ La suppression des risques engendrés par les circulations ferroviaires est recherchée en priorité. Elle est obtenue par l'arrêt ou l'interdiction de celles-ci selon des procédures définies par le Titre Gestion des risques et du changement.

→ Lorsque la nécessité de maintenir la continuité de l'exploitation ne permet pas la suppression des risques, l'Opérateur Portuaire veille à ce que la sécurité des Personnels soit assurée par tout moyen, notamment par une ou plusieurs des mesures suivantes :

- la mise en œuvre de mesures de protection collective leur permettant de se tenir hors zone dangereuse ou de les soustraire à une ou plusieurs composantes des risques,
- la mise en œuvre de mesures de sécurité complémentaires telles que :
 - ✓ la réduction de la vitesse des circulations ferroviaires,
 - ✓ les instructions données aux Conducteurs de véhicules ferroviaires.

→ Si les limites de la zone de travail sont situées à proximité d'une zone dangereuse, l'Opérateur Portuaire prend des mesures de surveillance pour éviter que les limites de la zone dangereuse ne soient franchies.

Cette mission de surveillance ne peut être confiée qu'à un agent désigné par l'Opérateur Portuaire et chargé de mettre en œuvre les mesures de prévention des risques engendrés par les circulations ferroviaires.

14.2.2 Interventions sur le matériel roulant

La prévention des risques liés aux interventions sur les véhicules ferroviaires est assurée par les mesures suivantes :

Toute intervention sur un véhicule ferroviaire ne peut être effectuée que si celui-ci est immobilisé, l'OPF informe l'OPE et son propre personnel des particularités de ces véhicules, notamment celles de leurs équipements, des matières transportées et de la nature des risques encourus.

L'OPE évalue les risques et fixe les mesures de prévention de ces risques.

Il veille notamment à ce que les Personnels soient protégés contre :

- une remise en mouvement accidentelle d'un véhicule ferroviaire à l'arrêt provoquée notamment par l'arrivée d'autres véhicules sur la même voie,
- les risques liés aux circulations ferroviaires sur la ou les voies contiguës.

L'ILE « Protection des agents intervenant sur le matériel roulant » précise les conditions dans lesquelles la protection des agents travaillant dans ou à proximité de la zone dangereuse est assurée.

La prévention des risques liés à l'utilisation des véhicules ferroviaires et à la préparation des circulations est assurée par les mesures suivantes :

- toutes mesures sont prises pour éviter qu'un véhicule ferroviaire à l'arrêt sur une voie soit remis accidentellement en mouvement,
- le Chef de la manœuvre évalue les risques liés à l'utilisation des véhicules ferroviaires et à la préparation des circulations et fixe les mesures de prévention,

Il définit les modes opératoires permettant d'assurer la sécurité des Personnels lors de l'accès aux véhicules ferroviaires, du travail à bord ou depuis leur dispositif d'accès ainsi que pour les opérations d'attelage, de dételage ou de manœuvre des véhicules ferroviaires. Les modes opératoires tiennent compte des spécifications techniques relatives à la construction de ces véhicules,

- les opérations d'attelage, de dételage ou de manœuvre des véhicules ferroviaires sont dirigées par un Agent désigné par le Chef de la manœuvre, chargé de la commande et de l'exécution de celles-ci ainsi que de la mise en œuvre des mesures de prévention.

Lorsque cet Agent ne dispose pas d'une visibilité suffisante, il confie, en conservant la direction des opérations, à un autre Agent les missions qu'il n'est pas en mesure d'assurer. Les liaisons entre les Agents concernés ou avec le Responsable-Circulation sont assurées en permanence.

À la fin de la manœuvre, le stationnement des véhicules ferroviaires ne doit pas constituer une gêne au déplacement des personnels, ou des circulations voisines.

Le déplacement d'un véhicule ferroviaire ne peut être effectué que sur ordre de l'agent désigné par le Chef de la manœuvre, ou à défaut après avertissement donné par le Conducteur du véhicule, si celle-ci ne peut se faire sans danger.

Le déplacement des personnels participant à l'exécution de la manœuvre s'effectue à pied. Toutefois, l'accompagnement de la manœuvre sur un véhicule ferroviaire peut être autorisé par le Chef de la manœuvre lorsque, après évaluation des risques, il apparaît que cette mesure est de nature à en améliorer l'exécution et la sécurité des personnels.

Rappel : Le tri des wagons par manœuvre au lancé, consistant à mettre les wagons en mouvement sans être attelés à un engin moteur, est interdit sur l'ensemble des voies du RFP.

14.2.3 Dispositions particulières

Les dispositions particulières et les particularités locales sont portées à la connaissance des personnels concernés par le PAS, l'OPE et les OPM.

Toutes les prescriptions particulières concernant certains types de matériels roulant sont portées à la connaissance des personnels concernés par les OPF.

CHAPITRE 14.3 PREVENTION DES RISQUES ELECTRIQUES FERROVIAIRES

14.3.1 Installations Fixes de Traction Electrique

Les lignes de traction électrique constituent des installations électriques spécifiques nécessitant des mesures de sécurité particulières.

La conduite du réseau de traction électrique portuaire est confiée à du personnel apte aux fonctions d'agent sécurité électrique. Des documents du PAS (DDR, convention de raccordement, convention de répartition), communiqués à l'OPE et aux OPM en charge de la maintenance des installations de traction électrique, précisent l'organisation territoriale correspondante.

La sécurité des personnels vis-à-vis des risques présentés par ces installations est organisée conformément aux dispositions réglementaires en vigueur sur le RFN et tient compte des spécificités de l'environnement ferroviaire.

Le personnel chargé de la conduite du réseau de traction électrique dispose d'un moyen permettant d'obtenir la suppression de la tension d'alimentation.

Les appareils d'interruption du courant de traction ne sont manœuvrés que par des personnels aptes dans le cadre de leurs fonctions et formés à leur manœuvre.

Les opérations sur ou à proximité de ces installations de traction électrique sont réalisées selon les conditions et les règles techniques indiquées par le PAS au 0 suivant notamment le type des installations et leurs spécificités. Elles sont effectuées avec l'accord du PAS.

Les personnels appelés à travailler sur les installations de traction électrique ou au voisinage de celles-ci sont titulaires d'une attestation d'aptitude électrique correspondant aux installations concernées.

14.3.2 Installations de signalisation ferroviaire

Les particularités des installations électriques de signalisation ferroviaire, liées à la nécessité de continuité de l'exploitation, impliquent la mise en œuvre de techniques spécifiques tant vis-à-vis de la sécurité d'exploitation du RFP que de la sécurité des Personnels appelés à intervenir sur ces installations.

Les opérations sur ces installations sont réalisées selon les conditions et les règles techniques indiquées par le PAS.

Les Personnels appelés à travailler sur ces installations sont **titulaires d'une attestation d'aptitude électrique** éventuellement nécessaire pour l'exécution de ces travaux.

Les équipements électriques des matériels roulants constituent des installations électriques spécifiques nécessitant des mesures de sécurité particulières.

L'exécution d'opérations sur ces équipements s'effectue conformément aux conditions et aux règles techniques fixées, suivant les types de matériels, par les Opérateurs Portuaires concernés.

Les Personnels appelés à travailler sur ces équipements sont **titulaires d'une attestation d'aptitude électrique** éventuellement nécessaire pour l'exécution de ces travaux.

La connexion et la déconnexion des liaisons électriques entre :

- les Installations Fixes de Traction Electrique et les véhicules,
- les véhicules entre eux,

constituent des manœuvres d'exploitation (au sens électrique du terme).

Celles-ci ne sont possibles que si ces liaisons sont privées de tension d'alimentation ou spécialement prévues pour être connectées ou déconnectées sans risque.

CHAPITRE 14.4 PREVENTION DES RISQUES LIES A LA NATURE DES MARCHANDISES TRANSPORTEES

Le transport ferroviaire de marchandises dangereuses en France est régi par le règlement TMD, repris par l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).

Conformément à l'**arrêté** ci-avant, les Personnels concernés reçoivent une formation traitant des risques et dangers présentés par les marchandises dangereuses, qui est adaptée à la gravité du risque de blessure ou d'exposition résultant d'un incident au cours du transport de marchandises dangereuses, y compris au cours du chargement et du déchargement.

La formation dispensée a pour but de sensibiliser le Personnel aux procédures à suivre pour la manutention dans des conditions de sécurité et les interventions d'urgence. Un cahier des charges de la formation ainsi que la réponse pédagogique est établi par chaque Opérateur Portuaire pour répondre aux prescriptions de l'arrêté TMD.

TITRE 15. SECURITE DES TIERS ET DE L'ENVIRONNEMENT

CHAPITRE 15.1 SECURITE DES CHEMINEMENTS

En raison de sa forte implication dans le tissu socio-économique local, le RFP du PAS est traversé de toutes parts par des voiries routières desservant les différentes zones d'activités du port, rendant ainsi impossible d'en clore les emprises.

La sécurité des tiers aux endroits les plus sensibles (trottoirs, zones de stationnement proches, traversées piétonnes, proximité des voies du tramway...) est assurée vis-à-vis des risques de heurt par une circulation, par :

Une information aux tiers sur les conditions de cheminement au niveau des traversées aménagées des voies ferrées.

Il est interdit de stationner le long des voies, sauf aux emplacements prévus à cet effet.

Les mesures nécessaires au respect de ces prescriptions, ainsi que les missions du PAS et des Opérateurs Portuaires sont décrites dans les textes relatifs à la sécurité du personnel figurant en annexe.

CHAPITRE 15.2 PRESENCE DE PERSONNES DANS LES EMPRISES INTERDITES AU PUBLIC

Les Personnels autorisés à travailler ou à se déplacer dans les emprises ouvertes aux circulations ferroviaires et interdites au public sont identifiables par le port d'un équipement de protection individuelle de signalisation visuelle adapté au risque ferroviaire.

Tout Personnel des exploitants qui constate la présence, dans les emprises ferroviaires, de personnes non identifiées comme liées à l'exploitation du système ferroviaire ou étant susceptibles de provoquer une situation de danger pour elles-mêmes, pour autrui ou pour l'exploitation, prend ou fait prendre les mesures de protection ou de circulation adaptées à la situation.

Tout Personnel des exploitants qui constate qu'une personne se met en danger en s'approchant d'une installation de traction électrique prend ou fait prendre le plus rapidement possible des mesures de prévention, notamment mettre ou faire priver l'installation de tension.

CHAPITRE 15.3 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les Opérateurs Portuaires prennent en compte la protection de l'environnement dans la gestion des risques, il s'agit notamment :

- des mesures d'alerte et de prévention en vue de limiter les conséquences sur l'environnement d'un incident grave ou d'un accident sur le RFP,
- des procédures relatives au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer lors d'un événement lié au transport ferroviaire.

TITRE 16. MOYENS DE LUTTE CONTRE LES ACTES DE MALVEILLANCE POUVANT AFFECTER LA SECURITE

CHAPITRE 16.1 MAITRISE DES ESPACES

Compte tenu de l'imbrication du RFP avec les voiries routières et ne disposant pas d'une entité en charge de la sûreté de ses infrastructures, le PAS s'appuie sur les forces de l'ordre (Police nationale ou municipale) pour assurer la surveillance de son réseau vis-à-vis des actes de malveillance.

Parallèlement, il est demandé aux Opérateurs Portuaires constatant ou soupçonnant la survenance d'un acte de malveillance ou la pénétration illicite de personnes non autorisées sur le RFP d'en informer le PAS dans les meilleurs délais.

CHAPITRE 16.2 ACTIONS DE PREVENTION

Pour les mêmes raisons que celles évoquées au paragraphe précédent, il est difficile de procéder à des actions de sensibilisation locales et ciblées des tiers vis-à-vis de pénétrations illicites dans les emprises du RFP. Il peut être, en revanche, envisagé de procéder à des réunions d'information ou de communiquer dans la presse locale.