

<b>Note de position de la Plate-forme Sécurité sur la brochure élaborée par la DB, les ÖBB et SBB sur le management de la sécurité dans les compagnies ferroviaires européennes</b>
---

## **Introduction.**

Lors de la réunion du 15.09.2004, la Plate-forme a demandé au groupe "Harmonisation" de préparer un avis sur le contenu de la brochure élaborée par les trois compagnies DB, ÖBB et SBB et sur son usage futur.

Cette brochure est publiée au moment où la DG TREN s'apprête à mettre en place un groupe de travail pour faire des propositions détaillées sur les éléments des Systèmes de Management de la Sécurité (SMS) des exploitants, prévus par la directive sécurité, et sur les critères d'approbation correspondants.

Cette note a pour but de présenter cette brochure aux lecteurs n'appartenant pas aux compagnies qui l'ont rédigée, de la replacer dans le contexte européen, de mettre en évidence les éléments pertinents pouvant être utiles à tous, ainsi que les compléments qui paraissent nécessaires, au regard de la réglementation et d'autres pratiques managériales avant de transformer ce document en "guide de bonnes pratiques" à dimension européenne.

## **Champ d'application.**

La brochure donne des indications et recommandations pratiques pour organiser le SMS des exploitants selon les exigences légales, et en cohérence avec les pratiques managériales et à la culture de chaque exploitant.

Elle a été établie par trois exploitants ayant une organisation intégrée des fonctions de gestionnaire d'infrastructure et d'entreprises ferroviaires. Néanmoins elle ne doit pas être regardée comme s'adressant uniquement à des exploitants historiques dits "intégrés". Chaque exploitant peut ainsi y retrouver les éléments qui se rapportent à sa propre activité, ainsi que les interfaces qu'il aura à gérer en commun avec les autres exploitants intervenant sur le système ferroviaire global. Bien entendu, il appartient à tout exploitant qui utiliserait cette brochure comme guide d'examiner si chacune des propositions est bien le moyen pertinent, vu sa propre situation, pour satisfaire les exigences de la directive sur la sécurité.

## **La nécessité d'un vocabulaire commun**

Des concepts essentiels au management de la sécurité, relevant des pratiques managériales habituelles, et figurant éventuellement dans des textes légaux européens, sont utilisés dans la brochure. Or bien des concepts ne sont interprétés et mis en œuvre de la même façon selon les compagnies ferroviaires ou les réglementations des différents États membres. Afin de lever les ambiguïtés et difficultés pratiques qui pourraient en résulter, la constitution d'un glossaire des termes utilisés dans le management ferroviaire est indispensable avant toute généralisation éventuelle.

## **La preuve de la maîtrise des risques**

Comme le souligne la brochure, le SMS ne doit pas rester un document théorique, mais doit pouvoir être mis en pratique quotidiennement. En particulier, les méthodes d'analyse des risques décrites dans les SMS ne doivent pas être théoriques, mais répondre à la réalité et aux besoins du fonctionnement de l'exploitant.

Un exploitant a en général deux moyens pour montrer que son activité est sûre :

Il peut procéder à une étude de risque "ex nihilo" portant sur l'ensemble de son activité future, à l'aide des outils de la sûreté de fonctionnement. L'étude doit alors déboucher sur des mesures destinées à

maîtriser les risques identifiés. Ces mesures consistent d'abord et de toutes façons à mettre en œuvre des règles préexistantes, parce que l'exploitant agit dans un système intégré régi par des règles communes, et parce que l'ouverture du marché impose généralement plus de réglementation pour assurer la compatibilité et les interfaces (cf. l'aérien).

Une autre façon de procéder, notamment si l'exploitant est nouveau et n'a pas encore d'expérience, est d'identifier les règles et règlements existants qu'il devra appliquer, compte tenu de l'activité prévue, et de les compléter en fonction de sa propre organisation.

Les deux méthodes se valent à condition d'être appliquées correctement et exhaustivement. La première méthode est parfaitement adaptée lorsqu'un exploitant introduit un sous-système ou un constituant nouveau. Elle peut s'appliquer aussi lorsqu'il sollicite une dérogation à la réglementation. La seconde méthode peut mettre en évidence des parties d'activité non maîtrisées (ou insuffisamment maîtrisées) par la réglementation, et conduire l'exploitant à faire une analyse de risques à leur sujet. Les deux méthodes d'analyses de risques ne peuvent généralement porter que sur des objets identifiés, concrets et en nombre limité.

### **Interface entre les SMS du gestionnaire de l'infrastructure et celui de l'entreprise ferroviaire.**

Cette question est abordée au chapitre 2.3, notamment pour les informations à échanger obligatoirement (cf. exigences f et g de l'annexe III de la directive du sécurité). Cet interface doit fonctionner correctement dans tous les États membres, car le SMS approuvé dans un Etat-membre est reconnu valable dans les autres Etats-membres.

### **L'allocation des ressources**

Au cas où la brochure serait diffusée à l'échelon européen, elle devrait aborder d'une façon plus générale la question des ressources de manière plus approfondie. Outre les questions spécifiques sur le financement des programmes de sécurité ou le maintien des compétences du personnel, l'entreprise doit démontrer que les dispositions nécessaires sont prises pour allouer en permanence les ressources nécessaires à la satisfaction des conditions fixées lors de l'attribution du certificat de sécurité, par exemple pour garantir chaque jour, la conformité de l'équipement d'un train pour la circulation sur un réseau donné.

### **Conclusion et propositions**

Les membres de groupe harmonisation n'ont pas trouvé dans cette brochure d'éléments en contradiction avec leur propre système de management de la sécurité. Aussi proposent-ils de remettre la brochure avec les commentaires ci-dessus, ainsi que le benchmarking sur la certification de sécurité, approuvé par la Plate-forme le 15.09.2004, au groupe "A21C" qui va être mandaté par la DG TREN pour traiter du processus d'approbation et de l'acceptation mutuelle de la partie A du SMS.

Au vu du document le groupe Harmonisation propose de poursuivre les réflexions sur les points suivants :

- dresser un glossaire de termes harmonisés pour le management de la sécurité,
- définir des orientations pour les méthodes d'analyse de risques et d'identification des objets auxquelles elles s'appliqueraient obligatoirement ;
- élaborer des propositions pour uniformiser les éléments de l'interface gestionnaire d'infrastructure / entreprise ferroviaire.