

Arrêté du 28 avril 2004 relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national

NOR: EQU0400630A

Version consolidée au 29 mars 2012

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée ;

Vu le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 modifié relatif à la sécurité du réseau ferré national ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national,

Arrête :

Article Annexe

Modifié par Arrêté du 30 novembre 2010 - art. 2

A N N E X E

RÈGLEMENT DE SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

TITRE Ier

GÉNÉRALITÉS

I-1. Introduction

Le règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national définit, en complément des dispositions prévues par les spécifications techniques d'interopérabilité et par le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, les exigences 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 réseau ferré national.

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

L'exploitation comprend les tâches relatives à la préparation, à la mise en marche et à la circulation des trains, les tâches de gestion de la circulation des trains, ainsi que les tâches de maintenance des infrastructures du réseau ferré national.

Au sens du présent règlement, les éléments constitutifs du système ferroviaire sont :

- les installations techniques et les installations de sécurité de l'infrastructure ;
- les matériels roulants ;
- les procédures ;
- les agents qui les mettent en œuvre ;
- l'environnement.

Au sens du présent règlement, on entend par "installations de sécurité" :

- les installations de signalisation, y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle ;
- les appareils de voie situés sur voie principale ainsi que leurs installations de commande et de contrôle ;
- les appareils de voie situés sur voie de service, enclenchés ou assurant la protection des voies principales, ainsi que leurs installations de commande et de contrôle ;
- les installations de commande et de contrôle des passages à niveau ;
- les enclenchements et détecteurs nécessaires à la sécurité des circulations, y compris ceux qui sont relatifs aux passages à niveau.

I-2. Des exploitants

Sont exploitants sur le réseau ferré national les entreprises autorisées par le ministre chargé des transports à y assurer une ou plusieurs des missions suivantes :

- la gestion du trafic et des circulations, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et des installations de sécurité ;
- la réalisation de services de transport public par fer.

La première catégorie de missions est exercée, suivant les conditions et les modalités prévues par l'article 1er de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire, par le gestionnaire de l'infrastructure ou par le gestionnaire d'infrastructure délégué au sens de l'article 9 du décret du 19 octobre 2006 précédemment cité ou par la personne titulaire de la convention mentionnée au second alinéa de l'article 1er de la loi précitée. Dans la suite de ce règlement, ces entités sont indistinctement dénommées "gestionnaire de l'infrastructure" pour l'application des dispositions les concernant.

La seconde catégorie de missions est assurée par les entreprises ferroviaires au sens de l'article 9 du décret du 19 octobre 2006 cité.

Chaque exploitant assure la sécurité de l'exploitation correspondant aux éléments du système ferroviaire placés sous son contrôle (installations, matériels roulants, procédures, personnels) dans le respect :

- a) De la réglementation mentionnée à l'article 3 du décret du 19 octobre 2006 précédemment cité ;
- b) De la documentation d'exploitation du réseau ferré national mentionnée à l'article 10 de ce même décret pour les matières précisées dans la suite du présent règlement, par Réseau ferré de France dénommé ci-après RFF ;
- c) Des prescriptions émises lors de la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale du système ou sous-système utilisé.

Tout exploitant met en œuvre les exigences prévues aux quatre alinéas précédents dans le cadre de l'agrément, du certificat ou de l'attestation de sécurité mentionnés au chapitre IV du titre II du décret du 19 octobre 2006 précédemment cité. Il détermine en outre les modalités suivant lesquelles il informe :

- RFF des risques que lui paraissent présenter pour la sécurité l'application de la documentation d'exploitation du réseau ferré national concernant les interfaces entre exploitants et plus généralement l'application des autres dispositions de cette documentation ;
- l'Etablissement public de sécurité ferroviaire des risques que lui paraissent présenter pour la sécurité l'application des textes mentionnés aux a à c ci-avant concernant les interfaces entre exploitants et plus généralement l'application des autres dispositions de ces textes.

I-3. La sécurité de l'exploitation

La sécurité de l'exploitation vise la prise en compte des risques :

I-3.1. D'accidents de trains dus à la survenance d'événements redoutés lors de l'exploitation, tels que :

- la rencontre de deux trains circulant en sens inverse sur la même voie (le nez à nez) ;
- le rattrapage d'un train par un autre train circulant sur la même voie ;
- la rencontre de deux trains circulant sur deux voies convergentes (la prise en écharpe) ;
- le déraillement d'un train ;
- la collision d'un train contre un obstacle ;
- les événements susceptibles d'être aggravés du fait du milieu ferroviaire, notamment l'incendie et les risques d'explosion.

I-3.2. D'accidents de personnes :

- concernant les usagers, survenant en particulier à la montée ou à la descente des trains, ou lors de leur présence dans les trains ou dans les emprises, notamment lors de la traversée des voies ;
- concernant le personnel, du fait de l'exploitation ferroviaire et du risque électrique, lors des déplacements et du travail dans les emprises ;
- concernant les tiers, du fait de l'exploitation ferroviaire et du risque électrique.

La sécurité de l'exploitation repose sur l'ensemble des dispositions que prennent les exploitants, en application de la réglementation en vigueur, afin 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 trains évoluent.

Ces risques peuvent être naturels (notamment les intempéries, les inondations, les vents importants), industriels (notamment chimiques, nucléaires) ou humains (notamment les actes de malveillance) et leur existence doit être connue du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

Les exploitants tiennent compte de ces obligations pour la rédaction des dispositions qu'ils édictent.

I-4. Exigences générales relatives à l'exploitation

I-4.1. Exigence de compétences.

La mise en œuvre des procédures de sécurité, ainsi que l'utilisation ou la maintenance

des constituants ou équipements critiques pour la sécurité doivent être confiées à des personnels habilités à l'exercice des fonctions de sécurité et disposant de la documentation nécessaire.

Le personnel exerçant des fonctions de sécurité ne doit pas quitter son service sans être remplacé ou, en cas de nécessités liées au service, sans avoir pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité pendant son absence.

Tout agent constatant ou présumant un comportement inadapté ou une défaillance d'un agent habilité à l'exercice de fonctions de sécurité, notamment dans le cas de non-respect de procédures de sécurité, doit prendre immédiatement les mesures conservatoires relevant de sa compétence. Il doit informer dans tous les cas et par les moyens les plus rapides le gestionnaire de l'infrastructure qui prend les mesures conservatoires relevant de sa compétence.

Les agents échangeant des communications verbales ou écrites concernant la sécurité doivent avoir une maîtrise suffisante de la langue française permettant :

- d'émettre et de comprendre les messages échangés ;
- de transmettre des informations sur les caractéristiques et l'état du train, sur l'état des infrastructures, sur l'environnement, sur les usagers, le fret ou les tiers, particulièrement en cas d'urgence ou de situation dégradée.

Sur les sections frontières dûment définies, des conditions particulières de compétence linguistique peuvent être convenues avec les Etats limitrophes.

I-4.2. Exigence de documentation.

La documentation nécessaire à l'exploitation, notamment les procédures d'exploitation, doit être obligatoirement écrite et faire l'objet d'une décision d'approbation formalisée de la part de la direction de l'exploitant concerné.

I-4.3. Exigence de traçabilité.

Les procédures de sécurité peuvent prescrire que certaines actions menées par les personnels lors de l'exercice de leur fonction de sécurité sont enregistrées lorsque des communications sont échangées. Lorsque ces enregistrements sont susceptibles d'être en relation avec un accident de personne, ils doivent être conservés pendant le délai légal.

I-4.4. Exigences concernant les communications entre les agents.

Les conditions de communication, la forme, le contenu des messages échangés dans le cadre de la gestion du trafic et des circulations, ainsi que les conditions de traçabilité sont définis, lorsqu'une spécification technique d'interopérabilité n'en a pas déjà disposé, par un texte établi par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le collationnement des communications de sécurité échangées doit être réalisé afin de s'assurer de la bonne compréhension des messages transmis.

TITRE II

PRINCIPES D'EXPLOITATION

Chapitre 1er

La préparation et la circulation des trains

II-1.1. La maintenance du matériel roulant.

Le matériel roulant est maintenu conformément aux exigences prévues par le titre III de l'arrêté du 1er juillet 2004 relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national.

II-1.2. La préparation et la composition des trains.

Un train est constitué soit par un ou des engins moteurs remorquant ou non des véhicules, soit par des rames indéformables.

Il doit porter en toutes circonstances une signalisation permettant de repérer ses extrémités, son sens de marche et son intégrité.

Préalablement à sa mise en circulation, un train doit être préparé. Les opérations de manœuvre éventuellement nécessaires à cette préparation sont effectuées sous la responsabilité d'un chef de la manœuvre. Les conditions de réalisation des opérations de manœuvre sont décrites par l'exploitant dans ses consignes et instructions opérationnelles, établies conformément à l'article 11 du décret du 19 octobre 2006 précité, dans le respect de la documentation d'exploitation du réseau ferré national publiée par RFF.

Pour pouvoir circuler, un train doit respecter l'ensemble des caractéristiques techniques, dimensionnelles, de vitesse, de freinage, d'équipement en systèmes de communication et de sécurité permettant d'assurer la compatibilité avec les lignes empruntées, conformément aux dispositions figurant dans le registre de l'infrastructure et dans la documentation d'exploitation du réseau ferré national publiée par RFF.

La circulation d'un train est subordonnée à la vérification :

- de sa composition ;
- du fonctionnement effectif des équipements de sécurité et de communication ;
- de la conformité des chargements et de leur bon arrimage ;
- de l'état des matériels roulants et de leur conformité aux services effectués et aux lignes empruntées ;
- du fonctionnement effectif des dispositifs de freinage ;
- du fonctionnement correct des équipements connexes lorsqu'ils sont exigés.

Ces dispositions s'appliquent sans préjudice des autres réglementations particulières.

Les personnels chargés de ces vérifications doivent être habilités à exercer les fonctions de sécurité en rapport avec les tâches à effectuer, notamment celles d'agent formation, de reconnaisseur.

L'exploitant précise les conditions dans lesquelles un train ne remplissant pas l'une au

moins des conditions de circulation exigées peut être mis en circulation dans le respect de la documentation d'exploitation du réseau ferré national publiée par RFF.

Le conducteur doit être avisé de la composition du train, des conditions de freinage ainsi que des particularités de circulation qui y sont liées.

En stationnement, tout véhicule doit être immobilisé afin d'éviter une mise en mouvement intempestive.

II-1.3. La conduite des trains.

La conduite d'un train doit être assurée par du personnel habilité à la fonction de conducteur. Le conducteur doit se situer en tête dans le sens du mouvement. Dans le cas contraire, la circulation s'effectue selon les règles définies par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le conducteur doit connaître les caractéristiques de la ligne sur laquelle il circule. A défaut d'une telle connaissance, notamment dans le cas où le train doit emprunter un itinéraire de déviation qui fait l'objet de la fiche de détournement mentionnée à l'article 6 du décret du 19 octobre 2006 précité, une procédure établie par l'entreprise ferroviaire décrit les conditions dans lesquelles le conducteur peut assurer la conduite du train sur cette ligne dans le respect de la documentation d'exploitation du réseau ferré national publiée par RFF.

Le conducteur est responsable de la conduite du train, de l'observation de la signalisation, et des mesures à prendre en cas d'incident compte tenu notamment des instructions et avis qu'il peut recevoir des autres personnels.

Pour l'exécution des prescriptions concernant la sécurité, le conducteur doit disposer de tous les documents nécessaires ainsi que d'un guide reprenant les conditions de dépannage du train et de reprise de circulation en mode dégradé.

II-1.4. La mise en marche d'un train.

La mise en marche d'un train ne peut s'effectuer que si :

- les conditions préalables à la mise en circulation mentionnées au point II-1.2 ont été remplies et vérifiées ;
- pour les services de transport de voyageurs, les opérations de débarquement et d'embarquement des voyageurs sont terminées ;
- il est l'heure de départ ;
- les conditions d'accès à l'infrastructure sont remplies.

II-1.5. L'accompagnement des trains.

Hormis la présence de personnel prévu pour des besoins commerciaux ou techniques, notamment l'agent habilité aux fonctions d'agent de desserte, la présence d'un agent habilité à la fonction d'agent d'accompagnement est également nécessaire pour assister le conducteur :

- en cas d'absence ou de non-fonctionnement des automatismes embarqués permettant l'arrêt des circulations en cas de défaillance du conducteur ;

- en cas d'absence ou de non-fonctionnement des systèmes de communication entre les agents au sol et le conducteur.

Les conditions de mise en place de cette mesure pour les cas de dysfonctionnement en cours de circulation des automatismes embarqués ou des systèmes de communication, sont définies par l'exploitant dans le respect de la documentation d'exploitation du réseau ferré national publiée par RFF. Le gestionnaire de l'infrastructure peut prescrire des règles particulières d'accompagnement sur certaines parties du réseau lorsque des conditions spécifiques d'évacuation des voyageurs sont prévues par des plans de secours.

II-1.6. Le traitement des anomalies liées aux trains en cours de circulation.

Les anomalies susceptibles de survenir à bord d'un train, y compris sur les chargements, et pouvant mettre en danger ce train, les autres trains, le personnel, les usagers, les tiers ou l'environnement, doivent être recensées.

Des procédures décrivent :

- les mesures d'alerte des personnels chargés des actions d'urgence appropriées ;
- les actions d'urgence à prendre par ces personnels afin d'obtenir l'arrêt de ce train ainsi que des autres trains qui pourraient être concernés ;
- les conditions de remise en marche du train concerné, ainsi que des autres trains.

Lorsqu'un conducteur n'est plus en mesure de poursuivre l'acheminement de son train, des moyens doivent être mis en oeuvre pour lui porter assistance. En attendant, le conducteur ne doit pas remettre le train en marche sans autorisation.

En cas de situations exceptionnelles ou d'incidents liés à la composition, au freinage ou au chargement du train, le conducteur doit disposer des règles à appliquer, notamment celles concernant la vitesse et le freinage. Ces règles doivent indiquer les conditions à respecter afin de pouvoir continuer à circuler et doivent prévoir les conditions d'avis et d'information des personnels concernés.

En cas d'absence de la signalisation d'un train, celle-ci doit être rétablie. Des mesures doivent alors être prises pour pallier les risques engendrés par cette absence dès sa découverte et jusqu'au rétablissement de la signalisation.

Chapitre 2 La gestion des circulations

La gestion des circulations comprend l'ensemble des opérations permettant d'en organiser le mouvement en assurant leur sécurité.

Le mouvement des trains est organisé selon un programme de circulation déterminant à l'avance l'identification des trains, les horaires à respecter et les voies sur lesquelles ils doivent circuler.

Préalablement à la mise en circulation d'un train, les personnels concernés doivent être en possession des ordres ou informations nécessaires aux conditions de cette circulation.

II-2.1. L'organisation de la gestion des circulations.

La gestion des circulations est organisée par zones géographiques placées sous la responsabilité du personnel habilité aux fonctions de sécurité relatives à la gestion des circulations, notamment celles d'agent circulation et de régulateur. Cette organisation doit être portée à la connaissance des personnels concernés par des documents du gestionnaire de l'infrastructure et connue de tous ces personnels.

La gestion des circulations est assurée :

- au moyen d'installations et/ou de procédures conçues notamment pour prémunir les trains des risques énumérés aux points I-3.1 et I-3.2 ;
- en vue du respect de l'horaire prévu par le programme de circulation.

Les personnels concernés disposent :

- 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 trains, à l'horaire et aux voies de circulation des trains, 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 trains attendus.

Des mesures doivent être prévues par les exploitants, en cas d'événement entravant ou susceptible d'entraver la circulation des trains, notamment obstacle ou situation de danger, ou lorsque la sécurité des usagers, des tiers, du personnel ou la protection de l'environnement peuvent être compromises, afin d'alerter et de retenir les trains directement concernés avant que ceux-ci n'atteignent la zone de danger.

Le gestionnaire de l'infrastructure applique ou déclenche, en tant que de besoin, le plan d'intervention et de secours.

Les conditions de reprise de l'exploitation sont décidées par le personnel chargé de la gestion des circulations dans la zone concernée après, le cas échéant, accord des autorités chargées des opérations de secours ou des enquêtes judiciaires ou administratives. En fonction des informations recueillies, l'exploitation peut être assortie de mesures particulières définies par le gestionnaire de l'infrastructure, notamment une limitation de vitesse, une coupure d'alimentation en courant de traction ou des détournements.

II-2.2. Les systèmes de gestion des circulations.

II-2.2.1. Les configurations de gestion.

La circulation des trains s'effectue sur des lignes comportant une ou plusieurs voies.

La configuration des lignes, ou des sections de lignes, le sens de circulation de chaque voie ainsi que les conditions de circulation sont décrits dans des documents portés à la connaissance des personnels concernés et en particulier à ceux exerçant des fonctions de sécurité. Y figurent notamment les dispositions relatives :

- à l'espacement des trains ;
- à l'aiguillage des trains ;

- à la protection de certaines installations ;
- aux communications entre les personnels.

II-2.2.1.1. L'organisation de la circulation.

L'organisation de la circulation en mode normal repose sur deux configurations d'exploitation des voies :

- une configuration de type orienté : la ou les voies de la ligne ont un seul sens de circulation déterminé. La gestion des circulations est assurée par des installations et/ou des procédures prévues pour l'utilisation de ce seul sens et décrites dans un document à l'usage des personnels concernés ;
- une configuration 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 des personnels concernés.

II-2.2.1.2. Modification de la configuration d'exploitation.

Lorsque les circonstances l'imposent, notamment en cas de travaux ou d'incident, il peut être nécessaire de ne plus tenir compte de l'orientation normale d'une voie. Dans ce cas, les conditions de transition entre une configuration orientée et une configuration non orientée font l'objet de procédures établies par le gestionnaire de l'infrastructure.

L'ensemble des personnels concernés doit être informé en temps utile de la modification de configuration et des conditions de circulation des trains.

II-2.2.1.3. Utilisation des voies affectées à la circulation.

Pour chaque ligne ou section de ligne, des documents portés à la connaissance de tous les agents concernés précisent les conditions de circulation sur la ou les voies qui la constituent.

Afin de permettre la localisation des événements d'exploitation, un repérage est implanté le long des lignes.

II-2.2.2. L'espacement des trains.

Dans toutes les configurations l'espacement entre deux trains successifs de même sens doit satisfaire aux principes suivants :

- un intervalle minimal doit être dégagé entre les deux trains afin d'assurer la protection du premier train vis-à-vis d'un rattrapage par le deuxième ;
- les ordres permettant au deuxième train de respecter cet intervalle minimal sont donnés par l'intermédiaire du système de signalisation et/ou une procédure ;
- l'espacement est réalisé grâce à la connaissance de la position du train à protéger. Lorsque les conditions de mise en oeuvre des principes cités ci-dessus font intervenir un agent autre qu'un conducteur, cet agent doit être habilité à la fonction de garde.

Dans tous les cas où les conditions de circulation de certains trains ne permettent pas d'en assurer l'espacement, des dispositions spécifiques de protection doivent être prévues.

II-2.2.3. L'aiguillage d'un train.

Le passage d'un train 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'un train.

Des procédures établies par le gestionnaire de l'infrastructure doivent décrire les mesures à prendre si ces dispositions ne sont pas satisfaites.

La manœuvre des aiguillages, lorsqu'ils sont des installations de sécurité au sens du présent règlement, incombe aux personnels habilités à la fonction d'aiguilleur, sauf dans les cas prévus au II-2.2.4 ci-après.

II-2.2.4. Manœuvre des installations de sécurité simples :

La manœuvre d'installations de sécurité simples peut être assurée en mode nominal de fonctionnement par des agents, autres que des aiguilleurs, désignés et habilités à cet effet.

Sont considérées, sous réserve des dispositions prévues ci-après, comme des installations de sécurité simples les installations de sécurité suivantes :

- a) Les appareils de voie (aiguilles, verrous, taquets) situés sur voie de service, enclenchés ou assurant la protection des voies principales, ainsi que leurs installations de commande et de contrôle ;
- b) Les appareils de voie commandés à pied d'œuvre situés sur voie principale ainsi que les installations permettant leur manœuvre ;
- c) Toute autre installation de sécurité (appareils de voie, signaux, passages à niveaux...) utilisée uniquement pour effectuer la réception ou le départ d'une circulation, le remisage ou le dégarage de véhicules, des manœuvres ou la desserte d'installations terminales embranchées ou d'établissements ; lorsqu'elle permet l'accès à des voies principales, cette installation ne doit pas commander plus de quatre aiguilles enclenchées situées sur jonction de voies principales.

Toutefois, ne peut être considérée comme une installation de sécurité simple toute installation enclenchée à commande informatique.

Les consignes locales d'exploitation mentionnées à l'article 10 du décret du 19 octobre 2006 cité désignent pour chaque site les installations de sécurité simples, leur fonctionnement et leurs contraintes d'utilisation.

Une consigne locale d'exploitation désignant comme installation de sécurité simple :

- soit une installation relevant du b ci-avant dont la manœuvre fait intervenir plus de six serrures individuelles ;
- soit une installation relevant du c ci-avant,

ne peut être publiée qu'à la condition que l'Etablissement public de sécurité ferroviaire n'ait pas considéré, dans un délai de deux mois suivant sa transmission sous pli recommandé avec accusé de réception, que l'installation de sécurité concernée présente des risques particuliers au regard notamment des conditions d'exploitation et de son environnement. L'installation de sécurité concernée n'est alors pas considérée comme simple.

II-2.3. Les systèmes de signalisation.

Les ordres relatifs à la circulation sont donnés pour chaque train, au conducteur et/ou à l'automatisme embarqué.

La communication entre le système de signalisation et le train est réalisée :

- soit par une information ponctuelle donnée depuis le sol au moyen d'un signal visuel ;
- soit par une information continue affichée dans les cabines de conduite des engins moteurs, pouvant être complétée par une information au sol ;
- soit par des ordres donnés par un système de communication visuel ou sonore entre les agents au sol et à bord.

La nature du système de signalisation ainsi que les conditions d'implantation de la signalisation sont portées à la connaissance des personnels concernés.

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.

En cas de doute sur l'information présentée, les agents doivent considérer le signal comme donnant l'information la plus restrictive qu'il est susceptible de présenter.

Les mesures à prendre pour pallier les conséquences du dysfonctionnement d'une installation de signalisation font l'objet de procédures décrites dans un document à l'usage des personnels concernés. Il en est de même en cas de modification de la signalisation.

Chapitre 3

La maintenance et les travaux relatifs aux infrastructures

La circulation des trains dans les conditions prévues repose sur l'assurance du bon état de l'infrastructure. Cette assurance est donnée par une organisation de la maintenance de l'infrastructure prenant en compte les risques liés aux défaillances prévisibles de ses constituants, notamment les constituants considérés comme critiques, ainsi qu'aux événements externes susceptibles d'affecter la sécurité de l'exploitation.

Un constituant ou un équipement est critique au regard de la sécurité lorsque sa défaillance l'entraîne dans un mode de fonctionnement pouvant accentuer les risques définis au point I-3. Les tâches de maintenance effectuées sur ces éléments doivent être réalisées par un agent habilité à la fonction de mainteneur de l'infrastructure ou sous la direction d'un agent habilité à cette fonction si l'opération est réalisée par un autre agent.

Ces tâches sont décrites par le gestionnaire de l'infrastructure.

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 sur la zone considérée lorsque :

- la conduite des opérations de maintenance et des travaux est incompatible, même temporairement, avec la circulation des trains ;
- 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 dans les conditions normales.

Le gestionnaire de l'infrastructure et, si nécessaire, les entreprises ferroviaires établissent, chacun en ce qui le concerne, les consignes et instructions à l'intention de leur personnel en vue d'assurer la sécurité de l'exploitation lors des opérations de maintenance préventive et corrective ou de travaux de modification de l'infrastructure. Ces documents comprennent toutes les dispositions nécessaires :

- aux mesures à prendre pour retirer temporairement ou définitivement de l'exploitation une installation ou un équipement ;
- aux mesures à prendre en cours d'opération pour assurer la sécurité de l'exploitation sur la zone de travail et aux abords ;
- aux mesures à prendre pour remettre en service une installation ou un équipement ;
- à la coordination de ces différentes mesures.

La mise en œuvre de la maintenance et des travaux doit être faite sous la direction de personnels habilités aux fonctions de sécurité correspondantes, principalement celles de mainteneur de l'infrastructure et de réalisateur. Il en est de même de la remise en exploitation d'une installation ou d'un équipement.

Les opérations de maintenance d'une infrastructure ou de travaux de modification de celle-ci sont programmées, sauf cas d'urgence ou d'incidents.

TITRE III DISPOSITIONS PARTICULIÈRES À LA SÉCURITÉ DES PERSONNELS, DES USAGERS, DES TIERS ET À LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Chapitre 1er La sécurité des personnels

Les dispositions légales et réglementaires relatives à l'hygiène et à la sécurité s'appliquent, et notamment les principes généraux de prévention.

Les mesures de prévention des risques ferroviaires, prescrites par le présent règlement, 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.

III-1.1. Prévention des risques liés aux circulations ferroviaires.

Le risque lié aux circulations ferroviaires est pris en compte par la définition d'une zone de danger identifiée à proximité des voies ouvertes à la circulation des trains.

Cette zone, appelée zone dangereuse, est la zone dans laquelle une personne, l'outillage ou le matériel qu'elle manipule peuvent être heurtés par un mobile guidé sur rail ou mis en danger par l'effet de souffle provoqué par son passage.

Elle est définie en fonction de la nature et de la vitesse des circulations ferroviaires. Sa limite n'est pas matérialisée mais identifiable.

Le risque lié aux opérations ferroviaires doit être évité :

- soit par l'arrêt et la rétention ou la suppression des circulations ferroviaires (élimination du risque ferroviaire) ;
- soit par la séparation physique de la zone de travail et de la zone dangereuse (confinement du risque ferroviaire).

Lorsque le risque ferroviaire ne peut être évité, la sécurité est assurée, au terme de l'évaluation des risques, par la réduction de ce risque.

Cette réduction est assurée par les mesures suivantes :

- la mise en œuvre de mesures de protection collective (notamment pistes) ;
- la mise en place d'un processus de surveillance, de détection et d'avertissement de l'approche des circulations ferroviaires permettant le dégagement de la zone dangereuse, en conformité avec l'analyse des risques ;
- éventuellement, en complément ou en remplacement par :
- la réduction de la vitesse des trains ;
- l'obligation de marche prudente imposée, dans certains cas, au conducteur d'un train.

Cette réduction du risque doit tendre vers le meilleur niveau de sécurité compte tenu de l'évolution des techniques.

Les personnels doivent circuler en respectant les conditions fixées par le gestionnaire de l'infrastructure. Les particularités locales sont portées à leur connaissance par chaque exploitant.

Le cas échéant, les conditions d'affichage des particularités locales sont définies par le gestionnaire de l'infrastructure.

Lorsque le risque ferroviaire est avéré, les personnels doivent porter, pendant leur déplacement ou leur travail, un équipement de protection individuelle de signalisation visuelle adapté au risque ferroviaire.

Les conditions générales dans lesquelles la sécurité du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire est assurée lors des interventions sur les voies en exploitation sont définies par le gestionnaire de l'infrastructure. Ces conditions générales respectent les principes suivants :

- aucun travail ne doit être entrepris dans la zone dangereuse avant qu'une analyse des risques n'ait été préalablement effectuée et que le dispositif de protection en résultant n'ait été effectivement mis en place ;
- chaque fois que cela est possible, le dispositif de protection de la ou des voies en travaux s'appuie sur le système de gestion d'exploitation en place sur la partie d'infrastructure concernée afin de garantir suivant le cas :
 - l'absence de circulations autres que celles desservant le chantier ;
 - l'interdiction d'un sens de circulation ;
 - la réduction de la vitesse des circulations ferroviaires ;
 - la mise en œuvre des mesures de protection du personnel sur le chantier incombe à des personnels habilités aux fonctions d'agent sécurité du personnel ;
 - l'ensemble du personnel participant au dispositif de protection (annonceurs et sentinelles) doit être habilité aux fonctions de sécurité correspondantes et doit être informé des particularités du chantier.

Les interventions sur les matériels roulants pendant leur exploitation ou leur stationnement sur les voies du réseau ferré national doivent être réalisées conformément au présent règlement et aux dispositions particulières prescrites par le gestionnaire de l'infrastructure. Les consignes à l'usage du personnel concerné sont établies par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Les attelages et les manœuvres des véhicules ferroviaires doivent s'effectuer selon les dispositions à observer pour assurer la sécurité des personnels y participant, notamment :

- les manœuvres sont dirigées par un chef de la manœuvre dont les missions sont en particulier de surveiller la position des agents pendant leur intervention sur les véhicules et d'alerter ou de faire provoquer l'arrêt des véhicules s'il décèle la présence de toute personne ou de tout obstacle imprévu sur la voie ou à ses abords immédiats ;
- le personnel ne doit pénétrer entre deux véhicules pour y effectuer des opérations sur les organes d'accouplement et de liaison que si ces véhicules sont arrêtés et stabilisés et que leurs tampons sont en contact. En particulier, la pénétration entre deux véhicules est interdite pendant la mise en contact des tampons et leur compression ;
- la montée ou la descente des véhicules doit s'effectuer à l'arrêt.

Les dispositions particulières et les particularités locales sont portées à la connaissance des personnels concernés par le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Les prescriptions particulières concernant certains types de matériels sont portées à la connaissance des personnels concernés par des consignes.

III-1.2. Prévention des risques électriques ferroviaires.

III-1.2.1. Installations de traction électrique.

Les lignes de traction électrique constituent des installations électriques spécifiques nécessitant des mesures de sécurité particulières.

La conduite du réseau de traction électrique est confiée à du personnel habilité aux fonctions de régulateur sous-station ou d'agent de sécurité électrique. Des documents du gestionnaire de l'infrastructure, communiqués à l'ensemble des exploitants, 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 et tient compte des spécificités de l'environnement ferroviaire. Les règles correspondantes sont définies par le gestionnaire de l'infrastructure.

Le personnel chargé de la conduite du réseau de traction électrique doit pouvoir être joint, à tout moment, par un moyen de communication permettant d'entrer directement en contact avec lui afin d'obtenir la suppression de la tension d'alimentation.

Les moyens mis à disposition des exploitants pour entrer en contact avec le personnel chargé de la conduite des réseaux de traction électrique doivent être accessibles, identifiables et repérés.

Les appareils d'interruption du courant de traction ne doivent être manoeuvrés que par des personnels habilités dans le cadre de leurs fonctions et formés à leur manoeuvre suivant les conditions et les règles techniques précisées par le gestionnaire de l'infrastructure.

Les opérations sur ou à proximité de ces installations de traction électrique doivent être réalisées selon les conditions et les règles techniques indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure suivant notamment le type des installations et leurs spécificités. Elles doivent être effectuées avec l'accord du gestionnaire de l'infrastructure.

Les personnels appelés à travailler sur les installations de traction électrique ou au voisinage de celles-ci doivent être titulaires d'un titre d'habilitation électrique correspondant aux installations concernées.

III-1.2.2. 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 oeuvre de techniques spécifiques tant vis-à-vis de la sécurité d'exploitation du réseau ferré national que de la sécurité des personnels appelés à intervenir sur ces installations.

Les opérations sur ces installations doivent être réalisées selon les conditions et les règles techniques indiquées par le gestionnaire de l'infrastructure suivant notamment le type des installations et leurs spécificités.

Les personnels appelés à travailler sur ces installations doivent être titulaires des habilitations électriques éventuellement nécessaires pour l'exécution de ces travaux.

III-1.2.3. Equipements électriques des matériels roulants.

Les équipements électriques des matériels roulants constituent des installations électriques spécifiques nécessitant des mesures de sécurité particulières.

L'exécution d'opérations sur ces équipements doit s'effectuer conformément aux conditions et aux règles techniques fixées, suivant les types de matériels, par les exploitants concernés.

Les personnels appelés à travailler sur ces équipements doivent être titulaires des habilitations électriques éventuellement nécessaires pour l'exécution de ces travaux.

La connexion et la déconnexion des liaisons électriques entre :

- les installations fixes d'alimentation en énergie et les véhicules ;
- les véhicules entre eux, constituent des manoeuvres 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 2

La sécurité des usagers, des tiers et de l'environnement

III-2.1. La sécurité dans les trains.

Les voyageurs ne doivent monter dans un train ou en descendre que lorsque ce train est à quai et à l'arrêt. Une procédure doit décrire les conditions exceptionnelles de descente ou de montée hors quai, ainsi que les conditions de prise en charge des personnes à mobilité réduite à la montée et à la descente des trains.

Le départ d'un train est annoncé aux voyageurs soit par un agent de l'exploitant, soit par un dispositif technique. Les portes doivent être fermées avant le départ du train et le rester pendant la marche.

Les voyageurs doivent pouvoir alerter facilement un agent de l'entreprise ferroviaire à bord du train et cet agent doit pouvoir, si nécessaire, agir pour arrêter ou faire arrêter le train. Un moyen de communication ou d'alerte avec le conducteur doit fonctionner à bord du train.

Lors des arrêts effectués en dehors des points habituels de desserte en cas d'incident et en situation d'urgence, les voyageurs sont informés par le personnel de l'entreprise ferroviaire à bord du train. Cette information doit pouvoir être diffusée dans les langues les plus couramment pratiquées par les usagers concernés.

Pour cela, le personnel de l'entreprise ferroviaire peut disposer de messages préparés et doit être formé à leur utilisation.

III-2.2. La sécurité en gare.

La sécurité des usagers et des tiers en gare doit être assurée lors de leur cheminement vis-à-vis des risques de heurt par une circulation, ainsi que de l'effet de souffle provoqué par le passage d'une circulation, notamment pour la traversée des voies et lors du stationnement sur les quais.

Une information doit être donnée aux usagers et aux tiers sur les conditions de cheminement, de traversée des voies et de stationnement sur les quais.

Les conditions de prise en charge des personnes à mobilité réduite sont décrites dans une procédure.

Les mesures nécessaires au respect de ces prescriptions, ainsi que les missions du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, sont décrites par le gestionnaire de l'infrastructure dans des procédures particulières.

III-2.3. Présence de personnes dans les emprises ferroviaires interdites au public.

Les dispositifs interdisant l'accès des tiers aux emprises ferroviaires, ainsi que ceux protégeant les installations nécessaires à l'exploitation, doivent être maintenus en bon état.

Les personnels autorisés à travailler ou à se déplacer dans les emprises ouvertes aux circulations ferroviaires et interdites au public doivent être identifiables par le port d'un vêtement d'uniforme, d'un vêtement de travail spécifique ou 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, doit prendre ou faire 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 doit prendre ou faire prendre le plus rapidement possible des mesures de prévention, notamment mettre ou faire mettre l'installation hors tension.

III-2.4. La protection de l'environnement.

Les exploitants prennent en compte la protection de l'environnement dans la gestion des risques et établissent notamment à l'intention de leurs personnels, conformément aux textes réglementaires en vigueur :

- les 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 réseau ferré ;
- les procédures relatives aux marchandises dangereuses et radioactives par chemin de fer lors d'un événement lié au transport ferroviaire.

III-2.5. Les marchandises dangereuses :

Sur les lignes concernées du réseau ferré national, les circulations sont prévues de façon à éviter, dans les tunnels ferroviaires de longueur supérieure à 1 000 mètres, les croisements de trains acheminant plus de neuf wagons transportant des marchandises dangereuses avec des trains réguliers de voyageurs. Pour l'application de cette disposition, ne sont pas pris en compte les wagons transportant des engrais solides ainsi que les wagons vides ayant transporté des marchandises dangereuses et conservant des gaz et reliquats non vidangeables.

Les conditions de mise en œuvre des dispositions de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses concernant le transport par chemin de fer et de celles de l'annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres sont précisées, notamment en fonction de la gravité des incidents, dans la documentation d'exploitation du réseau ferré national publiée par RFF et dans le respect des dispositions de l'arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national.

Fait à Paris, le 28 avril 2004.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des transports terrestres,
P. Raulin

NOTA :

Conformément à l'article 124 de l'arrêté du 19 mars 2012, l'arrêté du 28 avril 2004 modifié relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national est abrogé, à l'exclusion des dispositions du chapitre 1er du titre III de son annexe relatives à la sécurité des personnels qui demeurent en vigueur jusqu'à la publication de l'ensemble des dispositions réglementaires à prendre en application du 3° de l'article L. 4111-6 du code du travail et relatives à la protection des travailleurs intervenant ou contribuant à l'exploitation des systèmes et des réseaux de transport ferroviaire ou guidé et des chemins de fer à crémaillère