



Référentiels EPSF

Recommandation

Sécurité des usagers et des tiers

Moyen acceptable de conformité

Prévention du risque de chute des voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train

RU A-B n°1

Applicable sur : RFN

Edition du : 17 septembre 2014

Version n°1

Applicable à partir du : 07 juin 2015

Avant-Propos	3
Préambule	3
Objet	3
Terminologie	4
Chapitre 1 – Montée dans un train ou descente depuis un train.....	6
Article 101 – Principes généraux.....	6
Article 102 – Consigne opérationnelle	7
Article 103 – Signalisation au moyen de pancartes	9
Article 104 – Descente des voyageurs	9
Article 105 – Montée des voyageurs	10
Article 106 – Signalétique associée à la montée des voyageurs.....	10
Article 107 – Fermeture des portes et autorisation de départ	11
Article 108 – Voyageurs à mobilité réduite	11
Chapitre 2 – Arrêt d’un train avec des voitures exceptionnellement hors quai lors d’un arrêt normal ou prescrit	12
Article 201 – Principes.....	12
Article 202 – Position des voitures hors quai	12
Article 203 – Mesures à prendre.....	12
Chapitre 3 – Arrêt d’un train hors quai ou partiellement à quai lors d’un arrêt accidentel ou par les signaux d’un poste	14
Article 301 – Principe	14
Article 302 – Risques	14
Article 303 – Mesures à prendre.....	14
Article 304 – Présomption ou constatation de voyageurs descendus d’un train sur la voie.....	15
Chapitre 4 – Mesures complémentaires de prévention des risques.....	16
Article 401 – Prévention du risque de chute de voyageurs entre la bordure du quai et le train	16
Article 402 – Mise en circulation d’une rame dans un établissement après un service commercial	16
Article 403 – Manœuvre d’un train transportant des voyageurs.....	17
Article 404 – Mouvement de faible amplitude	17
Article 405 – Desserte d’un établissement en sens inverse du sens normal.....	17
Article 406 – Identification du point d’arrêt par les voyageurs	18
Article 407 – Avarie d’une porte d’accès latérale	18
Annexe 1- Etiquette Modèle S.....	19
Annexe 2- Etiquette Modèle M	20

Avant-Propos

Le présent texte a été élaboré en application :

1. de l'article 2d du décret 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) : « *l'EPSF a pour mission d'élaborer et de publier les documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire* ».
2. de l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur réseau ferré national qui précise que « *Sans préjudice du respect de la documentation d'exploitation, les exigences prévues par le présent arrêté sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par les documents techniques, les règles de l'art et les recommandations publiées à cet effet par l'EPSF sur son site internet* ».
3. des articles 85, 121 et 122 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national.

Ce texte constitue un moyen acceptable de conformité (MAC). Conformément à l'article 4.I de l'arrêté du 19 mars 2012, la prise en compte de ses dispositions permet de présumer le respect des exigences réglementaires applicables. Toutefois, ceci ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les entités concernées de solutions différentes de celles proposées par le présent texte comme prévu à l'article 4. III de l'arrêté susmentionné.

Préambule

La présente édition est motivée par la publication de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national notamment l'article 124.

Objet

Le présent texte a pour objectif de définir les dispositions relatives à la prévention des risques de chute des voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train.

Terminologie

Gestionnaire de gares : Entité chargée de la gestion des gares ferroviaires ; la SNCF, gestionnaire des gares sur le RFN, confie cette mission à Gares & Connexions.

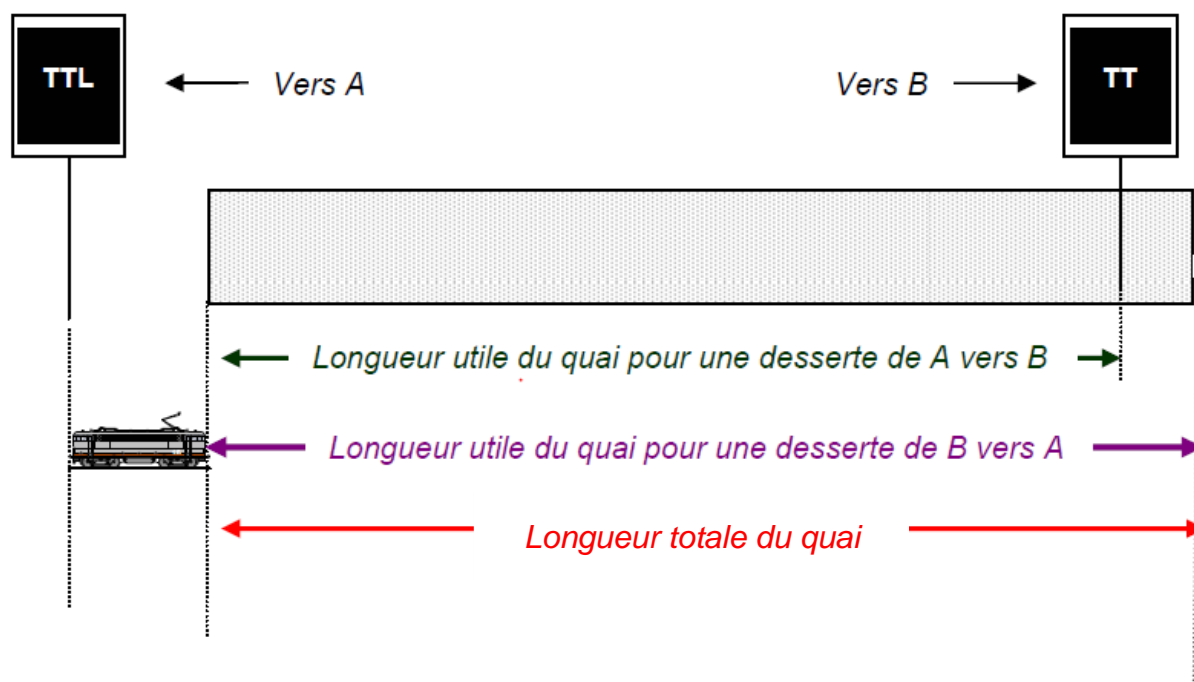
Longueur totale du quai : Longueur totale exprimée en mètre et mesurée d'une extrémité à l'autre du quai.

Longueur utile du quai : Longueur de quai, exprimée en mètre, utilisable pour la desserte voyageurs.

Cette longueur est déterminée en tenant compte, le cas échéant, de certaines particularités :

- de l'existence de pancartes de repérage des points d'arrêts des trains de voyageurs ;
- de l'implantation de la signalisation ;
- du sens de la desserte ;
- de la présence d'obstacles (permanents ou temporaires).

Ces longueurs sont indiquées à l'**annexe 7 du Document de référence du réseau (Site RFF)**.



Nota : les pancartes TT et TTL sont décrites dans le document d'exploitation RFN-IG-SE 01 A-00 n°001.

Porte : ensemble de composants (vantaux, mécanisme, guidage, motorisation, automate de commande, emmarchements et dispositifs rétractables) permettant l'accès au train et la sortie depuis le train.

Porte bloquée : les portes sont dans l'état bloqué lorsque les portes sont fermées verrouillées et sont rendues inutilisables pour le voyageur (applicable dans le cas où la commande d'ouverture permet de déverrouiller mécaniquement la porte sans énergie).

Porte condamnée : porte maintenue en position fermée verrouillée par un organe mécanique manœuvré exclusivement par une clé de Berne femelle. La porte est immobilisée dans cette position quelle que soit l'action mécanique, électrique ou pneumatique exercée sur elle. Cet état est contrôlé.

Porte état « non autorisé à l'ouverture » : les portes sont dans l'état « non autorisée à l'ouverture » lorsque les portes sont fermées verrouillées et sont rendues inutilisables pour le voyageur (applicable dans le cas où la commande d'ouverture ne permet pas de déverrouiller mécaniquement la porte sans énergie).

Porte fermée : porte dans la position s'opposant à la montée ou à la descente des voyageurs.

Porte verrouillée : les accès sont dans l'état verrouillé lorsque l'état fermé est maintenu en position par un dispositif mécanique indépendant de toute source d'énergie extérieure (l'état fermé et l'état verrouillé sont contrôlés).

Train exploité en équipement à agent seul (EAS) : Train de voyageurs répondant aux exigences de la SAM S 010. Les dispositifs appropriés permettent à ce train de circuler avec le seul conducteur sur les lignes prévues pour ce mode d'exploitation.

Chapitre 1 – Montée dans un train ou descente depuis un train

Article 101 – Principes généraux

(Article 85 de l'arrêté du 19 mars 2012)

La circulation d'un train doit garantir son intégrité et celle des infrastructures ferroviaires utilisées.

Chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé s'assure, dès la demande de sillon, de la compatibilité de ses trains avec les paramètres techniques de l'infrastructure ferroviaire fixés par la documentation d'exploitation pour les itinéraires concernés.

La documentation d'exploitation précise les modalités permettant aux entreprises ferroviaires ou personnes titulaires de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé de s'assurer de cette compatibilité, notamment celle de leurs engins moteurs.

(Extrait de l'article 121-I de l'arrêté du 19 mars 2012)

Sans préjudice des obligations légales et réglementaires incombant aux personnes chargées de gérer les gares de voyageurs, chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé concernée organise ses services dans les établissements qu'elle dessert de façon que :...

- b) La montée et la descente dans les établissements où l'arrêt des trains de voyageurs est prévu s'effectuent, d'une part, à l'arrêt et, d'autre part, depuis un quai d'une longueur au moins égale à celle des voitures où l'embarquement ou le débarquement des voyageurs doit avoir lieu. Le service en charge de la gestion du trafic avise en temps utiles chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé des modifications apportées aux voies de circulation prévues afin que les mesures vis-à-vis des voyageurs soient prises pour le cas où des voitures devraient ne pas se trouver à quai.*

(Extrait de l'article 121.III de l'arrêté du 19 mars 2012)

III. Afin de se prémunir du risque de chute des voyageurs hors quai, pendant la circulation du train ou à l'arrêt, l'entreprise ferroviaire ou la personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé s'assure de la fermeture et, si le matériel roulant le permet, du blocage des portes d'accès des voitures voyageurs à ne pas utiliser. Elle repère les accès normaux et les issues de secours. Les portes d'accès sont fermées avant le départ du train et le restent pendant sa circulation.

(Article 121-IV de l'arrêté du 19 mars 2012)

En cas de danger, les voyageurs doivent pouvoir alerter un agent à bord du train. Cet agent de l'entreprise ferroviaire ou de la personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé doit pouvoir, si nécessaire, agir pour faire arrêter le train, débloquer les portes et évacuer le train.

Précision :

Le « décret du 19 octobre 2006 susvisé » est le décret 2006-1279.

Dispositions complémentaires :

1. Lors de la conception et de l'adaptation du service, la détermination de la composition des trains par l'entreprise ferroviaire doit intégrer la longueur utile des quais des établissements desservis.

La longueur de chaque train doit être, dans toute la mesure du possible, compatible avec la longueur utile des quais desservis afin que la montée et la descente des voyageurs puissent s'effectuer à quai en toute sécurité. À défaut, les mesures prévues suivantes doivent notamment être mises en œuvre :

- suppression d'arrêt régulier,
- fermeture possible au service voyageurs de la totalité ou partie d'un élément (si le matériel le permet) sur une partie du parcours. Les agents au sol et à bord ainsi que les voyageurs doivent en être informés.

Lorsqu'exceptionnellement les conditions d'exploitation ne permettent pas d'atteindre cette exigence, les mesures décrites au chapitre 2 de la présente recommandation permettent de garantir la sécurité des voyageurs. Par ailleurs, les exploitants ferroviaires doivent prendre les mesures utiles pour réduire progressivement ces situations d'inadéquation.

2. Afin de se prémunir du risque de chute d'un voyageur depuis un train, l'entreprise ferroviaire doit :
 - fermer les portes d'accès avant le départ. Celles-ci doivent également être maintenues fermées lors de la circulation. De plus, sur les matériels équipés d'un dispositif de blocage des portes, ces dernières doivent être bloquées ;
 - fermer et verrouiller les portes d'intercirculation des voitures voyageurs, permettant la circulation d'un véhicule à l'autre lorsqu'elles ne donnent pas accès à un autre véhicule ;
 - sur les matériels équipés d'un dispositif de blocage des portes, bloquer les portes d'accès lors d'arrêt en dehors d'un établissement, et aviser les voyageurs de cet arrêt (voir chapitre 3) ;
 - lors de la desserte d'un établissement et sur les matériels le permettant, bloquer les portes donnant du côté opposé à celui de la descente ou de la montée.

Article 102 – Consigne opérationnelle

(Extrait de l'article 121-II et VI de l'arrêté du 19 mars 2012)

II. – Une consigne opérationnelle à disposition du personnel de bord reprend notamment :

a) Les règles d'exploitation à appliquer pour informer et assurer la sécurité des voyageurs lorsque des circonstances exceptionnelles ne permettent pas de respecter les exigences prévues au I ;

VI. Chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé concernée formalise par consigne opérationnelle les conditions :

- a) d'information des voyageurs des modifications des dessertes d'un train ;*
- b) de prise en charge des voyageurs à mobilité réduite ;*
- c) d'ouverture des portes pour permettre l'évacuation des voyageurs en cas d'urgence jusqu'à un emplacement sûr ;*
- d) d'ouverture des portes pour permettre la sortie des voyageurs en cas de voitures stationnant hors quai.*

Dispositions complémentaires :

1. L'entreprise ferroviaire doit définir les conditions d'avis aux voyageurs en cas de :
 - modification des conditions de desserte d'un établissement, notamment, lorsque le train ne circule pas sur la voie habituellement prévue (contresens ou contre-voie, dévoiement sur une voie plus courte, ...), un simple dévoiement sans modification de la longueur utile du quai ne constituant pas une modification des conditions de desserte ;
 - manœuvre de tout ou partie du train.
2. Toute modification temporaire de la longueur utile des quais, ayant une influence sur l'orientation ou le cheminement habituel des voyageurs, doit faire l'objet d'une information précisant les mesures spécifiques à prendre par l'ensemble des agents concernés et, permettant de pallier les risques identifiés.
Le GI doit aviser, le cas échéant, via le gestionnaire de gares, les EF qui prennent les mesures utiles pour en informer les voyageurs.
(Exemples : création de quai entraînant la descente de voyageurs du côté opposé au côté habituel, circulation à contre voie ou à contre sens, ...).
3. Les consignes opérationnelles du gestionnaire de gares et des entreprises ferroviaires concernées reprennent les conditions de prise en charge des personnes à mobilité réduite.
4. La consigne opérationnelle de l'entreprise ferroviaire doit indiquer la procédure prévue pour que ses agents connaissent la position des voitures hors quai par établissement.
5. La consigne opérationnelle de l'entreprise ferroviaire doit indiquer les mesures de prévention visant à s'assurer de la fermeture des portes en cours de circulation.

Article 103 – Signalisation au moyen de pancartes

Dans certains établissements, en fonction des circonstances locales, des pancartes, reprises dans le document d'exploitation RFN-IG-SE 01 A-00 n°001, sont utilisées pour repérer le point d'arrêt des trains de voyageurs.

Article 104 – Descente des voyageurs

La descente des voyageurs d'un train s'effectue à l'arrêt et sur un quai d'une longueur au moins égale à celle où l'embarquement ou le débarquement des voyageurs doit avoir lieu.

Sur les matériels équipés d'un dispositif de fermeture automatique et de blocage systématique, les portes restent bloquées pendant la marche du train. Elles se débloquent soit par un critère vitesse, soit par un dispositif technique ou par l'agent qui en détient la commande, selon le type de matériel concerné.

Conformément aux fiches UIC 413 et 560 ainsi qu'à la norme EN 14752, des prescriptions doivent être affichées dans le train à l'attention des voyageurs pour les conditions de descente des trains.

Les mesures à prendre sont décrites :

- au chapitre 2 pour un arrêt d'un train avec des voitures exceptionnellement hors quai lors d'un arrêt normal ou prescrit,
- au chapitre 3 pour arrêt d'un train hors quai ou partiellement à quai lors d'un arrêt accidentel ou par les signaux d'un poste.

Article 105 – Montée des voyageurs

(Extrait de l'article 121-I de l'arrêté du 19 mars 2012)

Sans préjudice des obligations légales et réglementaires incombant aux personnes chargées de gérer les gares de voyageurs, chaque entreprise ferroviaire ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé concernée organise ses services dans les établissements qu'elle dessert de façon que :

- a) *Les voyageurs soient informés, par un agent ou un dispositif technique, sur le départ imminent du train, ainsi que sur sa destination et ses arrêts prévus ;*

Dispositions complémentaires :

La montée des voyageurs dans un train doit s'effectuer depuis un quai et après l'arrêt complet.

Avant le départ du train, l'attention des voyageurs doit être attirée sur l'imminence de la fermeture des portes et de son départ soit par :

- une annonce audible sur le quai,
- un dispositif sonore et/ou lumineux installé au sol ou à bord de certains types de matériels. Pour le matériel concerné, la signification de ce dispositif peut être explicitée aux voyageurs au moyen d'une signalétique appropriée,
- l'agent autorisant le départ qui attire l'attention des voyageurs et des agents du train en émettant plusieurs coups brefs au moyen d'un sifflet de poche.

Article 106 – Signalétique associée à la montée des voyageurs

- 1) Un repérage visuel peut permettre le bon positionnement des voyageurs sur le quai. Ce repérage, complété éventuellement par une annonce sonore, permet aux voyageurs de trouver rapidement l'emplacement où s'arrêtera la voiture dans laquelle ils souhaitent monter.
Si nécessaire, la consigne opérationnelle, établie d'entente avec le gestionnaire de gares, précise les mesures particulières à prendre en cas de situations dégradées, rame avec une numérotation inversée, composition non-conforme. Ces mesures sont fixées d'entente avec le gestionnaire de gares.
- 2) Il peut être utile, tout en respectant les principes de confection des panneaux, (proportions, textes et couleurs), d'adapter la taille de la signalétique à l'environnement local.
- 3) La signalétique doit être visible des voyageurs : les choix de son implantation et de son positionnement doivent répondre à ce principe. En particulier, il faut prendre en compte les effets perturbateurs de l'environnement (publicité par exemple). Toutefois, la signalétique ne doit pas masquer les indications nécessaires à l'exploitation ferroviaire.
- 4) Toute implantation ou modification de la signalétique doit être concertée entre le gestionnaire de gares et les entreprises ferroviaires.

Article 107 – Fermeture des portes et autorisation de départ

Pour les trains avec agent d'accompagnement, avant de donner l'autorisation de départ, les portes d'accès latérales des voitures doivent être fermées. Toutefois, sur certains types de matériels, la porte de l'agent d'accompagnement peut rester ouverte pour lui permettre d'assurer le service du train et donner l'autorisation de départ au conducteur.

Pour un train exploité en équipement à agent seul (EAS), avant la mise en mouvement, le conducteur du train doit s'assurer, à l'aide des dispositifs techniques à sa disposition, que toutes les portes sont effectivement fermées.

Pour tous les trains de voyageurs, la séquence de départ est la suivante :

- annonce de départ aux voyageurs donnée dans les conditions prévues à l'article 105
- commande de la fermeture des portes,
- autorisation de départ donnée ou transmise au conducteur lorsqu'elle est prévue par l'IN 1514.

Disposition complémentaire :

Dans certains établissements, la voie de stationnement du train ne permet pas une bonne visibilité de la montée et de la descente des voyageurs : quai en courbe, obstacles gênant la visibilité, accès multiples aux quais, etc., Dans ces établissements, l'entreprise ferroviaire doit procéder à une analyse de la situation et formaliser des règles spécifiques à mettre en œuvre reprises dans une consigne opérationnelle.

Article 108 – Voyageurs à mobilité réduite

(Extrait de l'article 121-II de l'arrêté du 19 mars 2012)

Une consigne opérationnelle à disposition du personnel de bord reprend notamment :

- b) Les conditions de prise en charge des personnes à mobilité réduite à la montée et à la descente des trains.*

Chapitre 2 – Arrêt d'un train avec des voitures exceptionnellement hors quai lors d'un arrêt normal ou prescrit

Article 201 – Principes

- 1) Lorsqu'exceptionnellement, lors de la conception et de l'adaptation du service, la composition d'un train génère des voitures hors quai, du fait de l'insuffisance de la longueur utile de ce quai, une consigne opérationnelle de l'entreprise ferroviaire doit préciser les mesures de prévention utiles afin de garantir la sécurité des voyageurs.

Compte tenu de la composition du train et des informations concernant le nombre de voitures pouvant être reçues à quai, l'entreprise ferroviaire détermine les établissements où des voitures se trouveront hors quai.

- 2) En opérationnel, le service de gestion des trafics et des circulations informe l'entreprise ferroviaire concernée de tout dévoiement. Après concertation entre le service gestionnaire des trafics et des circulations (SGTC) et l'entreprise ferroviaire concernée, cette dernière prend les mesures de prévention utiles afin d'assurer la sécurité des voyageurs ou modifie en dernier lieu la desserte.

Article 202 – Position des voitures hors quai

Les voitures hors quai sont situées, en principe, en queue du train.

Toutefois, les voitures hors quai doivent se trouver en tête lorsqu'un passage à niveau ou un ouvrage d'art doit être dégagé par la queue d'un train.

Article 203 – Mesures à prendre

203.1 – Voyageurs descendant dans des établissements avec des voitures hors quai

Conformément à l'article 102 de la présente recommandation, une consigne opérationnelle précise au personnel de bord les mesures à prendre afin d'inviter les voyageurs à descendre par les voitures à quai.

203.1.1 - Les voyageurs à destination de ces établissements sont invités par annonce sonore ou par affichage à s'installer dans les voitures qui stationneront à quai. Cette information est réalisée par l'entreprise ferroviaire d'entente, si nécessaire, avec le gestionnaire de gares.

203.1.2 - En cours de route, l'agent d'accompagnement invite les voyageurs installés dans les voitures pouvant stationner hors quai à leur arrivée, à se rendre en temps utile dans la voiture la plus voisine, dont le classement donne l'assurance qu'elle sera reçue à quai.

Il doit, en outre, peu de temps avant l'arrivée dans l'établissement concerné, aviser à nouveau les voyageurs concernés par cette particularité.

Par ailleurs, dans les trains sonorisés, une annonce est faite au moyen de cette sonorisation.

Le déplacement des voyageurs dans la ou les voitures qui seront à quai est souhaitable avant l'arrêt du train.

203.1.3 - A l'arrivée des trains dans un établissement où une ou plusieurs voitures sont reçues hors quai, le personnel de bord autre que celui de conduite, ainsi que les agents de l'entreprise ferroviaire au sol lorsqu'ils sont présents, se tiennent à proximité immédiate de ces voitures.

Ces agents assistent les voyageurs qui, malgré les mesures reprises ci-avant, descendraient des voitures se trouvant hors quai, et les orientent vers l'origine du quai afin qu'ils utilisent les cheminements accessibles au public.

203.2 – Voyageurs montant dans des établissements avec des voitures hors quai

Les voyageurs montant sont invités à emprunter une voiture à quai.

Pour les trains exploités en EAS, des dispositions spécifiques peuvent être prévues par l'entreprise ferroviaire après analyse au cas par cas. Les mesures correspondantes sont reprises dans la consigne opérationnelle de l'entreprise ferroviaire.

Chapitre 3 – Arrêt d'un train hors quai ou partiellement à quai lors d'un arrêt accidentel ou par les signaux d'un poste

Article 301 – Principe

(Article 121-V de l'arrêté du 19 mars 2012)

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 ou personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret du 19 octobre 2006 susvisé concernée à bord du train.

Précision :

Le « décret du 19 octobre 2006 susvisé » est le décret 2006-1279.

Article 302 – Risques

Un arrêt hors quai d'un train transportant des voyageurs est générateur de risques. Il en est de même lors d'un arrêt partiellement à quai lorsque toutes les portes des voitures voyageurs ne sont pas à quai.

Lors d'un arrêt accidentel ou par les signaux d'un poste, les voyageurs sont susceptibles de descendre sur la plate-forme et de rejoindre à pied l'établissement le plus proche. La plate-forme comprend les voies, les entrevoies, les pistes et les accotements.

- Sur une plate-forme à plusieurs voies, ces voyageurs non autorisés à se déplacer encourent le risque de se faire heurter par un autre train.
- Sur une plate-forme à une seule voie les risques sont réduits au risque de chute lors de la descente du train et lors du cheminement le long de la voie.

Article 303 – Mesures à prendre

Lors d'un arrêt hors quai ou partiellement à quai, le personnel de bord d'un train transportant des voyageurs doit mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition pour empêcher la descente des voyageurs tant qu'elle n'est pas nécessaire (évacuation, transbordement).

À cet effet, en cas d'arrêt hors quai, ou partiellement à quai, d'un train transportant des voyageurs, le personnel de bord doit :

- maintenir les portes fermées et, si possible, bloquées,
- inviter les voyageurs à ne pas tenter de descendre des voitures, au moyen de la sonorisation ou à défaut de vive voix,
- informer dès que possible les voyageurs sur le motif de l'arrêt et renouveler l'interdiction de descendre des voitures.

Si l'arrêt est proche d'un établissement à desservir et que la mise à quai est possible, elle doit être entreprise dans les meilleurs délais pour éviter que les voyageurs ne soient tentés de descendre du train pour rejoindre à pied cet établissement.

En cas de nécessité d'évacuation ou de transbordement, l'entreprise ferroviaire applique les mesures prévues au document d'exploitation RFN – IG – TR 04 D-02- n°003.

Article 304 – Présomption ou constatation de voyageurs descendus d'un train sur la voie

Tout personnel avisé, qui constate (ou présume) que des voyageurs sont descendus sur la voie, doit immédiatement prendre ou faire prendre les mesures prévues au document d'exploitation RFN – IG – TR 04 D-02- n°003.

Chapitre 4 – Mesures complémentaires de prévention des risques

Article 401 – Prévention du risque de chute de voyageurs entre la bordure du quai et le train

(Extrait de l'article 121-I de l'arrêté du 19 mars 2012)

c) Les voitures soient équipées d'un emmarchement adapté permettant de prévenir le risque de chute.

(Extrait de l'article 122 de l'arrêté du 19 mars 2012)

... Le gestionnaire de l'infrastructure repère les zones présentant des risques particuliers de chute pour les voyageurs, notamment sur les quais.

Dispositions complémentaires :

1. La lacune horizontale et verticale entre le sol et les marchepieds peut varier selon la configuration du quai et le type de matériel. Lorsqu'il existe un risque de chute identifié entre le train et le quai, l'entreprise ferroviaire, selon les modalités définies dans une consigne opérationnelle, doit aviser les voyageurs de ces particularités.
2. Lorsque des différences de niveau existent sur un quai et sont telles qu'elles présentent un risque de chute pour les voyageurs descendant d'un train, les zones concernées doivent être spécialement repérées par le gestionnaire de l'infrastructure (par exemple mise en place d'un zébra sur toute la surface en dénivelé du quai en peinture antidérapante de couleur jaune avec des rayures noires, pose d'une signalétique, ...).

Article 402 – Mise en circulation d'une rame dans un établissement après un service commercial

Pour obtenir l'assurance qu'aucune personne ne se trouve dans les véhicules, il est effectué :

- soit une visite de la rame,
- soit, pour certaines circulations et notamment lorsque les impératifs liés à l'exploitation de l'infrastructure l'imposent, les opérations ci-après :
 - émission d'annonces sur le quai (si possible) ;
 - émission d'annonces dans la rame (répétées si possible) ;
 - extinction de l'éclairage de la rame (si possible) ;
 - présentation d'informations au téléaffichage ou autre moyen permettant de préciser que le train ne prend pas de voyageurs.

L'entreprise ferroviaire doit en outre fermer les portes d'accès.

Ce processus, repris dans une consigne opérationnelle, est mis en œuvre après une analyse de la situation en tenant compte :

- des contraintes liées à l'exploitation de l'infrastructure (durée de stationnement, ...) ;
- du type de matériel (à face lisse ou avec des moyens de préhensions extérieurs, à 1 ou 2 niveaux, ...) ;
- de l'analyse de la typologie de l'établissement et de la clientèle susceptible d'emprunter les trains concernés ;
- de la disponibilité des moyens nécessaires ;
- de l'accidentologie ;
-

Article 403 – Manœuvre d'un train transportant des voyageurs

Lors de la manœuvre d'un train transportant des voyageurs, les portes doivent être fermées et si possible bloquées avant la mise en mouvement.

La consigne opérationnelle précise notamment :

- les ententes préalables ;
- l'information à donner aux voyageurs dans le train et sur le quai ;
- le rôle de l'agent qui détient la commande de fermeture des portes ainsi que les conditions dans lesquelles celui-ci est avisé de la mise en mouvement ;
- les dispositions relatives à la gestion des portes (fermées et si possible bloquées avant la mise en mouvement).

Article 404 – Mouvement de faible amplitude

Avant la réalisation d'un mouvement de faible amplitude (couplage ou découplage d'éléments automoteurs, ...), une information sous forme d'annonces vocales, doit être diffusée aux voyageurs dans le train et sur le quai.

Pour un couplage, avant l'arrêt préalable à l'accostage, le conducteur « accosteur » n'autorise pas l'ouverture des portes de chaque côté de l'élément. Immédiatement après l'accostage, il autorise l'ouverture des portes côté quai à desservir.

Pour un découplage, l'entreprise ferroviaire procède à une analyse de risques et prend le cas échéant des mesures.

Article 405 – Desserte d'un établissement en sens inverse du sens normal

405.1 Mesures à prendre par le SGTC

405.1.1. - Cas prévu

Le SGTC n'a pas de mesure particulière à prendre. En revanche, lorsque des trains qui circulent normalement en sens inverse du sens normal, sont amenés à circuler en sens normal, il en avise les entreprises ferroviaires concernées.

405.1.2. - Cas inopiné

Le SGTC avise les entreprises ferroviaires concernées.

405.2 - Mesures à prendre par les entreprises ferroviaires

405.2.1. - Analyse de risques

Pour chaque établissement desservi, chaque entreprise ferroviaire concernée doit réaliser une analyse de risques prenant en compte notamment la fréquence de desserte, le type de matériel, la composition du train et l'équipement à disposition du public pour la traversée des voies.

Il est interdit d'effectuer une desserte voyageurs d'un établissement en sens inverse du sens normal en cas de voitures hors quai sauf si le matériel est doté d'un système permettant la fermeture des portes par gestion de file.

Suite à l'avis du SGTC, la consigne opérationnelle doit préciser les modalités d'information des agents à bord des trains ainsi que des agents au sol lorsqu'ils sont présents.

405.2.2. – Rôles des agents des entreprises ferroviaires

Les agents au sol, lorsqu'ils sont présents, doivent être vigilants sur la présence de voyageurs attendant leur train sur l'autre quai et risquant de monter à contre voie. Ils invitent ces voyageurs à changer de quai.

Les agents d'accompagnement doivent, lors de la desserte des points d'arrêt qui ne comportent pas d'agents au sol, dans toute la mesure du possible, être vigilants sur la présence de voyageurs attendant leur train sur l'autre quai et risquant de monter à contre voie.

Lorsque le matériel le permet, le conducteur ne doit libérer que les portes donnant accès au quai de desserte (sauf si déblocage automatique des portes par balise).

Article 406 – Identification du point d'arrêt par les voyageurs

L'entreprise ferroviaire doit permettre aux voyageurs présents dans un train d'identifier qu'ils se trouvent à un point d'arrêt.

Quand l'ensemble des baies vitrées sont devenues opaques (recouvertes de tags par exemple), les voyageurs peuvent perdre la notion de localisation et ne pas discerner le côté où se trouve le quai. Dans cette situation, en fonction des compositions, la voiture ou la rame concernée ne doit pas être utilisée en service commercial.

Dans le cas d'une voiture partiellement recouverte, le personnel de bord autre que conducteur doit lors des arrêts :

- porter toute son attention aux voyageurs devant descendre de cette voiture ;
- inviter les voyageurs à emprunter la voiture contigüe.

Article 407 – Avarie d'une porte d'accès latérale

407.1 En trafic international

En cas d'avarie subie par au moins une porte d'accès, une voiture peut exceptionnellement rester en service pour un aller et retour,

- à condition qu'à chaque extrémité de la voiture, une des portes d'accès existantes, au moins, soit utilisable sans réserve,

ou bien

- qu'à l'extrémité endommagée, l'accès à la voiture adjacente soit garanti et que les deux premières portes d'accès existantes de la voiture adjacente soient utilisables sans réserve.

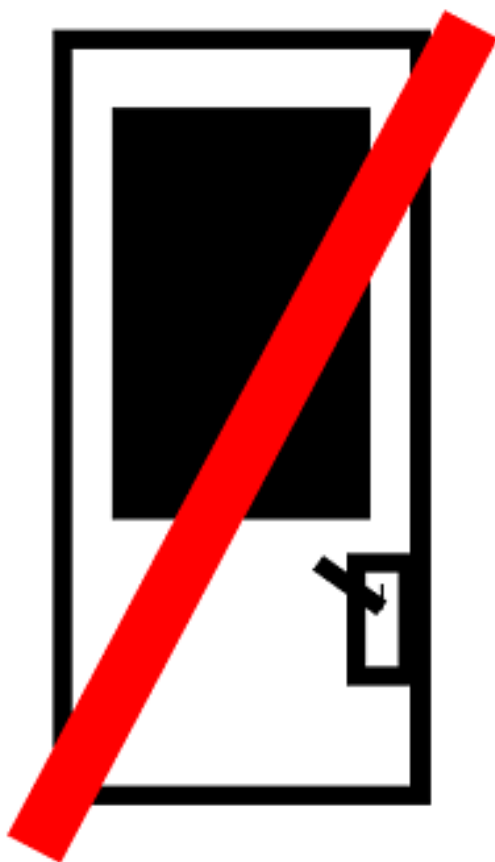
Les portes inutilisables ne doivent présenter aucun danger pour les voyageurs. Elles doivent être condamnées et munies, à l'intention des voyageurs, d'une étiquette (Annexe 1), bien visible de l'extérieur et de l'intérieur. En outre, cette voiture doit être munie d'étiquettes (Annexe 2). Ces modèles sont proposés par le RIC (Regolamento Internazionale delle Carrozze).

407.2 En trafic intérieur

En cas d'avarie d'une porte d'accès latérale, une voiture peut être maintenue exceptionnellement en circulation à condition que les portes inutilisables ne présentent aucun danger pour les voyageurs, qu'elles soient condamnées et munies d'une étiquette bien visible de l'extérieur et de l'intérieur, indiquant que la porte est inutilisable. La circulation de cette voiture doit être aussi limitée que possible en tenant compte des risques de chute et d'enfermement et des caractéristiques du matériel. D'autre part, il ne peut y avoir deux portes successives condamnées sur l'ensemble de la rame.

Annexe 1- Etiquette Modèle S

Modèle S



Porte non utilisable

Veillez utiliser les autres portes,
svp

Tür unbenutzbar

Bitte benutzen Sie die anderen
Türen

Porta non utilizzabile

Si prega di utilizzare le altre porte

Door out of order

Please use the other doors

Fiche d'identification

Référentiel	Sécurité – Sécurité des usagers et des tiers
Titre	Prévention du risque de chute de voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train
Référence	Recommandation - RU A-B n°1
Date d'édition	17 septembre 2014

Historique des versions		
Numéro de version	Date de version	Date d'application
1	17 septembre 2014	07 juin 2015

Ce texte est consultable sur le site Internet de l'EPSF

Résumé
Ce texte a pour objet de définir les dispositions relatives à la prévention des risques de chute des voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train.

Textes abrogés	Textes interdépendants
	IN 1514 RFN-IG-SE 01 A-00 n°001 RFN – IG – TR 04 D-02- n°003

Entreprises concernées	GI - GID - EF
Lignes ou réseaux concernés	Lignes classiques - LGV

Élaboration		Confirmation		Validation	
Nom	Date et signatures	Nom	Date et signature	Nom	Date et signature
JF ENDERLE					
F ANDRE		O AT		HUBERT BLANC	

Division Règles et Référentiels
Établissement Public de Sécurité Ferroviaire – Direction Référentiels
60, rue de la vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex 1