

Infrastructures, transports et mer

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer*

*Direction des services de transport*

Sous-direction de la sécurité  
des transports ferroviaires et collectifs  
et de la régulation ferroviaire

Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité  
des transports guidés

**Note du 19 mars 2012 précisant le cadre, les modalités d'application et de suivi 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 applicables sur le réseau ferré national**

NOR : TRAT1209216N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

**Résumé :** la présente note a pour objet de préciser, à l'attention des administrations, des personnes publiques et des opérateurs économiques concernés, les enjeux, la portée et les modalités de suivi 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 applicables sur le réseau ferré national et de ses principales dispositions.

**Catégorie :** note adressée par le ministre aux administrations, personnes publiques et opérateurs économiques concernés, sous réserve, le cas échéant, de l'examen particulier des situations individuelles.

**Domaine :** transport.

**Mots clés liste fermée :** <Transports\_Ferroviaires><Sécurité>.

**Mots clés :** sécurité ferroviaire.

**Références :**

Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires qui « vise à poursuivre les efforts en vue de créer un marché unique de services de transport ferroviaire, entrepris en premier lieu par la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 » ;

Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

**Date de mise en application :** à compter de sa publication.

**Pièces annexes :** 2 annexes.

Dans la perspective de l'ouverture du marché du fret ferroviaire européen, l'État a publié en 2003 et 2004 un ensemble d'exigences de sécurité issues de l'expérience acquise par la SNCF afin de les rendre applicables à toutes les entreprises ferroviaires souhaitant exercer une activité de transport ferroviaire sur le réseau ferré national (RFN). Ces exigences étaient principalement reprises dans :

- l'arrêté du 23 juin 2003 modifié relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national reprenant, en annexe, 83 textes d'origine SNCF ;
- l'arrêté du 26 août 2003 modifié relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national ;
- l'arrêté du 28 avril 2004 modifié relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national ;

- l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 modifié relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national.

La directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires qui « vise à poursuivre les efforts en vue de créer un marché unique de services de transport ferroviaire, entrepris en premier lieu par la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 » (considérant 1), prend en compte, dans le domaine de la sécurité, l'un des piliers de cette politique, à savoir la séparation des activités de gestionnaire de l'infrastructure et d'entreprise ferroviaire.

Dans ce cadre, le droit communautaire a imparti aux États de passer d'une conception d'auto-réglementation, dans laquelle une entité unique intégrée est à la fois « l'architecte » organisant et structurant l'ensemble des textes applicables et « le constructeur » écrivant ses propres textes du niveau de l'exigence générale au moindre détail opérationnel, à une nouvelle approche où l'État est « l'architecte » chargé de définir les objectifs de sécurité à atteindre et de répartir entre différents « constructeurs » le soin d'établir, en fonction de leur compétence et, le cas échéant, des exigences européennes (par exemple, la spécification technique d'interopérabilité « exploitation » du 11 août 2006), les dispositions opérationnelles nécessaires à l'accomplissement de leurs activités.

Le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire a ainsi transposé en droit français l'essentiel des objectifs impartis par la directive précitée en fixant notamment le cadre général des compétences dévolues à chaque acteur ferroviaire, les conditions de délivrance par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) des autorisations nécessaires à ces derniers pour exercer leurs activités et le rôle dévolu au ministre chargé des transports pour établir la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le RFN.

L'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national vient donc parachever l'évolution voulue par le droit communautaire en précisant, d'une part, les contours des compétences dévolues à chaque acteur ferroviaire, d'autre part, les exigences de sécurité à respecter sur le RFN, en complément de celles communautaires, par les personnes concernées en fonction de leur domaine d'activité.

La présente note a pour objet de présenter et de préciser :

- les objectifs généraux de l'arrêté (I) ;
- son plan (II) ;
- le sens et la portée de ses principaux articles (III) ;
- la mise en œuvre pratique de la nouvelle répartition normative (IV) ;
- les modalités de suivi de la mise en œuvre de l'arrêté (V).

## I. – OBJECTIFS GÉNÉRAUX DE L'ARRÊTÉ

L'arrêté du 19 mars 2012 poursuit essentiellement quatre objectifs.

1. Cet arrêté définit et précise les compétences normatives (c'est-à-dire celles consistant à élaborer et à publier des textes ayant vocation à être respectés par leurs destinataires) incombant à chaque acteur ferroviaire.

En particulier, il est souligné la différence de portée juridique entre :

- les textes élaborés par RFF dans le cadre de la documentation d'exploitation du RFN ou des règles d'exploitation particulières prévues à l'article 10 du décret n° 2006-1279 qui s'imposent dès leur publication aux tiers, entreprises ferroviaires notamment, qui en sont destinataires et ont ainsi une valeur réglementaire au sens juridique du terme ;
- les consignes et instructions opérationnelles de chaque exploitant ferroviaire qui s'imposent à ses personnels affectés à des tâches de sécurité et constituent ainsi une des garanties essentielles de la sécurité des activités exercées, dès lors qu'à travers sa certification de sécurité (certificat de sécurité, agrément de sécurité, ...) chaque exploitant s'est engagé à les appliquer ;
- les textes publiés par l'EPSF (qui, ainsi que le prévoit l'article 2-d de son décret statutaire du 28 mars 2006, ne sont pas nécessairement élaborés par cet établissement mais peuvent émaner d'autres organismes tels que l'UIC) dont le respect par les personnes s'engageant à les appliquer permet à ces dernières de bénéficier d'une présomption de conformité aux exigences de sécurité prévues par le nouvel arrêté. Ces textes sont ainsi des « moyens acceptables de conformité » (MAC) au sens qu'en donne notamment la réglementation technique de l'aviation civile (1).

L'annexe I à la présente note donne une présentation schématique de l'ensemble normatif ainsi mis en place.

(1) Par exemple, l'instruction du 14 octobre 2002 prise en application de l'arrêté du même jour relatif à l'agrément JAR 145 des ateliers d'entretien des aéronefs.

2. Cet arrêté fixe les exigences générales de sécurité applicables dans les matières listées aux articles 2 et 3 du décret n° 2006-1279 précité.

Ces exigences prennent principalement la forme d'obligations en termes de résultat à atteindre par les exploitants ferroviaires en laissant à ces derniers le soin d'établir les consignes et instructions opérationnelles correspondantes en fonction de l'organisation et des moyens qu'ils mettent en place, sous le contrôle de l'EPSF.

Cette approche n'a pas vocation à modifier le niveau de sécurité existant actuellement sur le RFN mais à mettre en conformité les responsabilités incombant aux différents acteurs ferroviaires avec les exigences européennes précédemment rappelées.

Ainsi, c'est à partir des dispositions figurant dans les arrêtés de 2003 et 2004 précités, le cas échéant complétées et modifiées pour tenir compte des évolutions institutionnelles intervenues depuis, que les exigences de résultat à atteindre ont été définies dans le nouvel arrêté. Les dispositions définissant les moyens à mettre en œuvre, prévues actuellement dans les textes mentionnés en annexe de l'arrêté du 23 juin 2003 précité, et non reprises dans cet arrêté sont, elles, conservées à travers leur déclassement d'office comme :

- documentation d'exploitation du RFN et règles d'exploitation particulières dont RFF doit, au plus tard d'ici à la fin 2015, reprendre les dispositions relevant de sa compétence réglementaire ;
- textes considérés comme « moyens acceptables de conformité » relevant de la compétence de l'EPSF, à charge pour ce dernier, s'il le souhaite et dans le respect du principe dit du « globalement au moins équivalent » (GAME), d'en faire évoluer les dispositions, les exploitants ferroviaires pouvant les reprendre à leur compte ou s'en écarter dans les conditions que nous verrons plus avant.

Cette approche ne remet pas davantage en cause les dispositions opérationnelles actuellement en vigueur et les pratiques mises en œuvre par les exploitants ferroviaires dans la mesure où l'arrêté ne fait que procéder à un déclassement juridique formel des dispositions annexées à l'arrêté du 23 juin 2003 sans remettre en cause l'engagement pris par les exploitants ferroviaires dans le cadre de leur autorisation d'exercice délivrée par l'EPSF de respecter les dispositions annexées. Autrement dit, tant que RFF (au titre des dispositions déclassées relevant de l'article 10 du décret n° 2006-1279) ou qu'un exploitant (pour les autres dispositions déclassées) ne manifestent pas leur intention de ne plus appliquer tout ou partie des textes annexés à l'arrêté du 23 juin 2003, ceux-ci leur restent opposables par l'EPSF dans le cadre de leur certification.

3. Cet arrêté fixe les dispositions applicables :

a) Aux lignes suivantes :

- aux lignes et sections de lignes du RFN ouvertes à la circulation publique au sens des articles L. 2122-1 et L. 2122-5 du code des transports, c'est-à-dire celles figurant au document de référence du réseau et non affectées exclusivement à la circulation de métros, tramways ou chemins de fer touristiques. Il est rappelé que, pour ces dernières lignes du RFN, les dispositions du décret n° 2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés du 9 mai 2003 s'appliquent ;
- pour les réseaux ayant des conditions d'exploitation comparables à celles du RFN et figurant dans un décret spécifique (ne figure à ce jour que la ligne Perpignan-Figueras), il appartiendra à l'arrêté prévu à l'article 28 du décret n° 2006-1279 de prévoir celles des dispositions du nouvel arrêté qui ont vocation à s'appliquer sur ces réseaux ;

b) Aux personnes suivantes :

- à l'EPSF, aux personnes autorisées par cet établissement à exercer une activité ferroviaire en application du décret n° 2006-1279, à savoir les gestionnaires d'infrastructure, le GID, l'entreprise ferroviaire et la personne titulaire de la convention d'exploitation mentionnée à l'article 23 du décret n° 2006-1279 (titulaires d'une convention d'exploitation au titre de l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF) ;
- aux personnes que les gestionnaires d'infrastructure, le GID, l'entreprise ferroviaire et les titulaires d'une convention « article 4.1 » autorisent, chacun pour ce qui le concerne, à intervenir sur le RFN afin d'exercer une activité ferroviaire ou non ; sont ainsi concernés leurs sous-traitants, leurs prestataires de services, les embranchés, les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ;
- de façon générale, à tout tiers autorisé, *via* un acte juridique (contractuel ou non), par un exploitant (au sens du nouvel arrêté) à exercer une activité sur le RFN ou pouvant impacter, par sa proximité, la sécurité des circulations qui s'y déroulent (par exemple, les interventions que peuvent être amenés à faire RTE ou GDF sur le RFN en exploitation pour des besoins extra-ferroviaires) ;
- à toutes les autres personnes qui, bien que non autorisées par l'EPSF ou un exploitant ferroviaire (au sens du nouvel arrêté), concourent à l'activité ferroviaire de ce dernier. Il en va ainsi des chargeurs ou des entités en charge de la maintenance (ECM) vis-à-vis des entreprises ferroviaires ;

c) Aux activités suivantes :

- à toute forme d'activité exercée sur le RFN tel que précédemment défini, que cette activité s'exerce dans le cadre du droit d'accès ou en dehors ;
- si le nouvel arrêté précise les dispositions concernant les activités exercées dans le cadre du droit d'accès, il laisse à RFF le soin de publier les dispositions spécifiques applicables aux autres cas en tant que règles d'exploitation particulières ou, en cas de survenance de circonstances imprévues ou à titre exceptionnel, en tant que documentation d'exploitation du RFN.

4. Cet arrêté a pour objet d'apporter une plus grande lisibilité de la réglementation de sécurité en vue de faciliter l'accès au RFN et de mieux préciser les contours de la responsabilité, notamment pénale, des différents intervenants.

Ainsi, le texte proposé rassemble l'ensemble des exigences essentielles contenues dans les dispositions figurant actuellement dans les arrêtés intervenus depuis 2003, et notamment les textes annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 précité.

Au demeurant, le déclassement de la plus grande partie des dispositions contenues dans ces textes (qui constituent à ce jour autant d'« obligations particulières de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement » au sens de l'article 121-3 du code pénal) en règles de l'art de l'EPSF modifie les conditions de mise en jeu de la responsabilité pénale des personnes physiques. Sous réserve de l'appréciation souveraine des juges, cette responsabilité devrait désormais être envisagée *in concreto*, au regard des diligences normales que chaque personne impliquée doit faire « compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait » (art. 121-3 du code pénal) et non plus de façon systématique, dès le moindre écart à une obligation de moyen prévue par la réglementation d'État actuelle.

## II. – PRÉSENTATION DU PLAN DE L'ARRÊTÉ

L'arrêté du 19 mars 2012 comporte 6 titres comprenant 126 articles et renvoyant à 7 annexes. L'annexe II à la présente note précise l'objet principal de chaque disposition de l'arrêté.

Le titre I « Dispositions générales », qui commande la lecture et la portée juridiques des dispositions contenues dans les autres titres de l'arrêté, précise le champ d'application de l'arrêté, les définitions des notions qui y sont employées et son articulation avec les autres textes applicables en matière de sécurité des circulations ferroviaires. Il rappelle notamment que sont obligatoires, pour leurs destinataires, les dispositions prévues par :

- les textes de niveau européen, et notamment les spécifications techniques d'interopérabilité ;
- les textes pris en application des articles 2 et 3 du décret n° 2006-1279 ;
- la documentation d'exploitation et les règles d'exploitation particulières mentionnées à l'article 10 du décret n° 2006-1279 établies et publiées par RFF dans les conditions prévues aux articles 3 et 12 ;
- les consignes et instructions opérationnelles, et notamment celles présentées en vue de la délivrance de l'agrément de sécurité, du certificat de sécurité, de l'attestation de sécurité, de l'AMEC ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu que doit respecter la personne en cause.

Le titre II « Objectifs, méthodes et indicateurs de sécurité » précise en application de l'article 2 du décret n° 2006-1279 :

- les objectifs de sécurité à atteindre en réaffirmant l'objectif du maintien permanent du niveau de sécurité sur le RFN et le principe GAME ;
- les méthodes et les indicateurs de sécurité à mettre en œuvre par tout exploitant ferroviaire pour atteindre ces objectifs en complément de celles adoptées par l'Union européenne telles que celles prévues par le règlement (CE) n° 352/2009 du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques. La liste des indicateurs de sécurité est indiquée à l'annexe V de l'arrêté.

Le titre III « Exigences relatives à l'organisation et au suivi opérationnels de l'exploitation » précise, suivant le plan de l'annexe III « Système de gestion de la sécurité » de la directive 2004/49/CE et en complément des dispositions communautaires, les exigences relatives à l'organisation et aux procédures de gestion de la sécurité à mettre en œuvre par tout exploitant ferroviaire pour prendre en compte les spécificités du RFN. C'est au vu du respect de ces exigences explicitées dans les 5 chapitres composant ce titre que l'EPSF approuve ou non la partie relative au système de gestion de la sécurité présentée dans le cadre des demandes d'agréments, de certificats et d'attestations de sécurité.

Le titre IV « Exigences relatives à l'infrastructure ferroviaire et aux matériels roulants » fixe les dispositions à satisfaire :

- pour la conception, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des équipements de l'infrastructure, et en particulier des installations de signalisation et des dispositifs de contrôle-commande ;

- pour la conception, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des matériels roulants prévus à circuler dans le cadre du droit d'accès (RFF publiant les règles d'exploitation particulières pour les autres matériels roulants, tels que les engins de chantier).

Les dispositions du titre IV relatives aux matériels roulants reprennent pour l'essentiel les dispositions réglementaires prévues actuellement par l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 précité, hors son annexe qui a vocation à devenir un référentiel de l'EPSF avec les effets de droit attachés à ce type de texte et précisé à l'article 4 de l'arrêté.

Le titre V « Exigences relatives à l'exploitation » constitue le règlement de sécurité de l'exploitation du RFN prévu à l'article 3 du décret n° 2006-1279.

Il reprend le plan du règlement actuellement applicable repris en annexe de l'arrêté du 28 avril 2004. Son objet est de fixer les dispositions relatives à la préparation et la circulation des trains (s'exerçant dans le cadre du droit d'accès au sens donné à ce terme dans le nouvel arrêté), à la gestion des circulations, aux manœuvres, aux mesures immédiates en cas de danger, à l'exploitation de certaines infrastructures présentant un risque particulier (passages et traversées à niveau, installations de traction électrique), aux travaux sur l'infrastructure ferroviaire et à la sécurité des usagers et des tiers.

Le titre VI « Dispositions diverses et d'application » indique les 12 arrêtés abrogés et les conditions dans lesquelles les obligations de moyens contenues dans ces textes sont reprises, en fonction de leurs compétences respectives, par RFF ou par l'EPSF. Il précise également que les dispositions relatives à la sécurité des personnels des arrêtés du 23 juin 2003 et du 28 avril 2004 précités restent en vigueur jusqu'à la publication des nouveaux textes réglementaires prévus à cet effet.

Ses annexes I « Spécifications techniques d'interopérabilité », II « Systèmes ferroviaires transeuropéen » et III « Sous-systèmes » transposent les exigences européennes correspondantes pour les rendre applicables.

Son annexe IV « Matières relevant du champ de la documentation d'exploitation incombant à RFF (art. 10 du décret n° 2006-1279) » récapitule les matières citées dans les articles de l'arrêté pour lesquelles RFF est compétent pour édicter, dans les conditions et sous les réserves prévues à l'article 3 de l'arrêté, la documentation d'exploitation.

Ses annexes V « Indicateurs de sécurité » et VI « Définitions, méthodes de calcul et bases d'étalement permettant l'établissement des indicateurs de sécurité » complètent l'article 8 pour transposer la directive 2009/149/CE – modifiant la directive 2004/49/CE en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents – (permettant ainsi d'abroger l'arrêté du 30 juillet 2010).

Son annexe VII « Signalisation » reprend la description et la signification des signaux de la « signalisation à main », de la « signalisation au sol » et de la « signalisation en cabine » susceptibles d'être mis en œuvre sur le RFN en application de l'article 34, hormis les signaux déjà repris localement dans la documentation d'exploitation publiée par RFF à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté. Elle fera l'objet d'une publication distincte au *Bulletin officiel*.

### III. – PRÉCISIONS SUR LES PRINCIPAUX ARTICLES DE L'ARRÊTÉ

L'article 1<sup>er</sup> rappelle, outre la définition du champ d'application géographique de l'arrêté précédemment indiqué, que l'arrêté s'inscrit en complément des dispositions communautaires en vigueur qui, telles les méthodes de sécurité communes ou les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) dont les références sont publiées en annexe I conformément à l'article 3 du décret n° 2006-1279, s'imposent directement sans qu'il soit besoin d'en faire mention explicite dans la suite du texte.

L'article 2 « Définitions » précise le sens particulier donné à certains termes employés à plusieurs reprises dans l'arrêté.

Il s'en déduit que les termes et notions non définis dans le présent article doivent s'entendre non pas dans le sens technique particulier utilisé par les professionnels mais suivant le sens commun donné par le dictionnaire ou découlant des règles juridiques supérieures. Ainsi, l'expression « service chargé de la gestion des circulations » doit se comprendre comme visant les entités auxquelles la loi (art. L. 2111-9, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> alinéa, et L. 2123-4 et suivants du code des transports) confie cette mission.

Les définitions données se réfèrent essentiellement à des définitions réglementaires, européennes ou françaises, notamment à celles du décret n° 2006-1279, ou à des termes ne pouvant pas prêter à confusion avec le vocabulaire technique de la SNCF (cas du choix du terme d'« établissement » pour désigner tout lieu spécialement aménagé pour le départ, l'arrêt, l'arrivée, le garage ou les manœuvres des trains plutôt que celui de « gare » dont le sens commun donné historiquement par les professionnels ne vise que les lieux où le service de la circulation des trains est assuré par un agent du service chargé de la gestion des circulations).

Il convient également de souligner que les définitions données non seulement concernent ce seul texte, mais acquièrent une portée juridique uniquement au regard des autres articles de l'arrêté qui les utilisent.

Ainsi, à titre d'exemple, la définition de « train » entendue comme concernant des matériels roulants circulant, ou manœuvrant pour circuler, dans le cadre du droit d'accès, il se déduit que les articles utilisant le terme de « train » visent exclusivement des opérations (circulation, manœuvre ou autres) réalisées dans le cadre du droit d'accès. Une opération effectuée hors du droit d'accès (et ne constituant donc pas un « train » au sens de cet arrêté) sera traitée par des « règles d'exploitation particulières », ainsi que le prévoit l'article 3-IV.

De même, lorsqu'une disposition contient la notion d'« exploitant ferroviaire » ceci n'a pour seule finalité que d'éviter de devoir réécrire précisément l'ensemble des personnes autorisées par l'EPSF à exercer leurs activités sur le RFN et auxquelles la disposition s'adresse, ce qui *a contrario* permet de déduire que lorsqu'un article ne mentionne, par exemple, que le gestionnaire de l'infrastructure ou RFF, seules ces entités sont concernées par cette disposition.

Les définitions de « marche à vue » et de « marche en manœuvre » correspondent aux notions SNCF et ont été introduites notamment du fait qu'elles sont employées dans l'annexe VII relative à la signalisation.

La définition de « matériel roulant, véhicule ferroviaire » inclut tous les matériels circulant exclusivement sur rail, notamment les draines et les trams-trains, et exclut donc les engins rail-route. Là encore, la portée de cette définition ne se comprend qu'au regard des articles où celle-ci est effectivement employée. Ainsi, le fait qu'un tram-train ou une draine soit compris dans la même notion que celle englobant des wagons ou des voitures assurant des services de transport public n'implique pas que ces matériels sont tous soumis aux mêmes règles ; il appartient au gestionnaire de l'infrastructure de fixer en ce cas des conditions techniques d'admission et des consignes locales d'exploitation (c'est-à-dire dans la documentation d'exploitation) spécifiques à ce type de matériel.

Là encore, la portée effective de la définition donnée à un terme ne peut se déduire que par la lecture de l'article qui utilise ce terme. Ainsi, le fait que le IV de l'article 3 habilite RFF à fixer des règles d'exploitation particulières pour des matériels circulant hors du droit d'accès permet de ne pas exiger pour une draine utilisée pour des travaux des prescriptions identiques à celles prévues par l'arrêté pour un TGV.

L'article 3 fixe les conditions dans lesquelles RFF élabore et publie les textes constituant, en application de l'article 10 du décret n° 2006-1279, la « documentation d'exploitation » et les « règles d'exploitation particulières ».

1. Son I rappelle qu'une fois régulièrement publiés les textes « article 10 » s'imposent, à compter du jour de leur entrée en vigueur, à leurs destinataires, lesquels, s'ils estiment que les exigences de forme et de fond prévues aux II, III et IV n'ont pas été respectées, ne peuvent que les contester, soit par le biais de la procédure décrite au V de ce même article, soit en saisissant directement le juge, voire l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), mais en aucun cas refuser unilatéralement de les appliquer.

2. Le II de l'article 3 fixe les exigences communes s'imposant aux textes constituant la documentation d'exploitation ainsi qu'aux règles d'exploitation particulières. Trois points doivent particulièrement être soulignés à cet égard.

(i) Tout d'abord, l'exigence de proportionnalité des mesures adoptées par RFF impartit notamment à ce dernier de tenir compte non pas d'une seule méthode de sécurité, fût-elle éprouvée par l'expérience acquise par l'opérateur historique, mais, le cas échéant, d'autres méthodes ou mesures garantissant le même niveau de sécurité à conditions d'exploitation identiques.

Ainsi, à titre d'exemple, il n'est pas *a priori* exclu que, sous le contrôle de l'EPSF, certaines exigences de sécurité imparties aux circulations ferroviaires et aux matériels roulants effectuant des activités touristiques hors RFN et prévues par les référentiels de l'EPSF soient repris au sein de règles d'exploitation particulières.

Pour permettre cette ouverture à d'autres méthodes, RFF se voit astreint à consulter, préalablement à l'adoption des textes « article 10 » nouveaux ou modifiés, les personnes auxquelles ces textes vont s'appliquer, de façon à ce que celles-ci puissent proposer à RFF de mieux calibrer les exigences envisagées à la réalité des contraintes pesant sur l'activité, voire mettre en œuvre des pratiques suivies sur d'autres réseaux et permettant d'avoir un niveau de sécurité identique.

Comme l'a souligné l'ARAF dans son avis rendu le 29 juin 2011 sur ce texte, cette procédure de consultation ne doit pas être considérée comme une simple formalité administrative mais permettre d'associer le plus en amont possible les personnes intéressées par la mesure envisagée et ainsi faire valoir leur point de vue par rapport à la mesure envisagée par RFF, ce dernier demeurant *in fine* seul juge de la mesure à prendre.

(ii) Le principe de proportionnalité, tout comme ceux garantissant le droit d'accès et la libre organisation des entreprises ferroviaires dans le cadre du certificat de sécurité dont elles disposent, impliquent également, pour RFF :

- de prévoir des règles « article 10 » (du décret n° 2006-1279) privilégiant la mise en œuvre d'obligations de résultats ou de moyens strictement nécessaires pour garantir l'intégrité de l'infrastructure et la sécurité des circulations qui s'y déroulent. Si l'objet ou la portée d'une règle ne vise pas à assurer strictement l'un ou l'autre de ces objectifs mais vise à imposer des méthodes permettant de satisfaire une exigence de résultat sans que ces méthodes soient les seules garantissant l'intégrité de l'infrastructure ou la sécurité de la gestion des circulations, le texte adopté par RFF pourra être remis en cause suivant les procédures précédemment évoquées, et notamment celle prévue au V de l'article 3 de l'arrêté. S'il a connaissance d'autres méthodes permettant de garantir le résultat exigé, RFF peut prévoir plusieurs dispositions impératives alternatives, formulées en termes d'obligations de moyens possibles ;
- de ne pas utiliser son pouvoir réglementaire comme un moyen pour transférer vers d'autres acteurs des responsabilités ou des charges lui incombant exclusivement ou, lorsque l'obligation de sécurité est partagée, à des coûts économiques tels que seul un opérateur dominant pourrait les supporter.

(iii) RFF doit également, dans l'adoption de ses textes « article 10 », veiller à garantir au mieux la plus grande disponibilité possible du RFN et, *in fine*, contribuer à assurer la concurrence effective des services de transport ferroviaire. Telle est la portée de la dernière phrase du second alinéa du II de l'article 3.

Si, par exemple, il apparaît que des réductions de vitesse des circulations pour insuffisance de graissage vont devoir être envisagées à plus ou moins brève échéance si aucune mesure corrective n'est faite, cette mesure d'exploitation « article 10 » ne pourra être prise sans que RFF n'ait, au préalable, demandé aux entreprises ferroviaires circulant sur la ligne concernée de contribuer au graissage de la voie grâce à leur matériels équipés d'un tel dispositif. Par cette incitation, RFF permet ainsi aux entreprises ferroviaires de mettre en œuvre volontairement une mesure moins économiquement coûteuse pour elles qu'une réduction sans préavis de la vitesse des circulations, dont les effets impacteraient la pérennité même du service de transport assuré sur la ligne.

3. Le III de l'article 3 fixe les exigences spécifiques concernant les textes relevant de la documentation d'exploitation du RFN, qui viennent préciser les paramètres techniques de l'infrastructure ferroviaire et les dispositions d'exploitation nécessaires à la circulation des trains spécifiques à chaque ligne et établissement, ou groupe de lignes ou d'établissements techniquement identiques.

Outre le respect des normes supérieures (réglementations européenne et française) et des prescriptions de sécurité attachées à l'autorisation d'exploitation de l'infrastructure concernée, cette disposition fixe le champ de compétence dans lequel RFF est habilité à édicter de la documentation d'exploitation.

Ainsi, si RFF publie un texte fixant des obligations ne relevant pas de l'une des matières prévues par une ou plusieurs dispositions du nouvel arrêté et reprises à son annexe IV, le texte en cause pourra être soumis à la procédure prévue au V.

Le point III précise également que les paramètres techniques et les dispositions d'exploitation figurant dans la documentation d'exploitation (et qui, en application de l'article 31-II du décret n° 2006-1279, découlent des paramètres figurant dans le registre de l'infrastructure) doivent être conformes aux caractéristiques réelles de l'infrastructure et des conditions de circulation sur la ou les lignes concernées.

Compte tenu du nombre et de la diversité technique d'engins pouvant circuler, il est toutefois prévu que RFF puisse mettre en œuvre, à titre exceptionnel, une procédure permettant de vérifier la compatibilité d'un type de matériel roulant autorisé par l'EPSF avec l'infrastructure ferroviaire sur laquelle il doit circuler pour la première fois.

Cette procédure, qui s'inscrit dans le droit fil de l'avis rendu par l'ARAF le 2 février 2011 sur le document de référence du réseau établi par RFF, doit être la plus simple possible pour les entreprises ferroviaires, afin de ne pas porter atteinte à leur droit de circuler avec un type de matériel roulant autorisé sur une ligne dont les paramètres techniques et les dispositions d'exploitation sont *a priori* compatibles avec ceux du matériel concerné. En outre, à la différence de ce qui est actuellement pratiqué, les résultats de cette vérification ne doivent pas se limiter, pour RFF, à inscrire dans le texte tenant lieu de documentation d'exploitation le matériel roulant concerné dans la liste de ceux admis sur la ligne, et encore moins à exiger cette inscription effective pour délivrer le sillon, mais, s'il y a lieu, à mettre en conformité avec la réalité les paramètres figurant jusqu'alors dans la documentation d'exploitation.

4. Le IV de l'article 3 est un des points essentiels de l'arrêté, car il précise la compétence de RFF pour fixer les exigences de sécurité spécifiques aux activités mentionnées aux a à c de l'article 10 du décret n° 2006-1279 s'exerçant hors du droit d'accès, tels que notamment les circulations de trains de travaux, de trains touristiques occasionnels ou de matériels d'embranchés. Ces règles d'exploitation particulières visent ainsi, tout en garantissant un niveau de sécurité équivalent à celui exigé pour les circulations s'effectuant dans le cadre du droit d'accès, à permettre à RFF d'adapter les exigences, prévues aux titres IV et V de l'arrêté aux spécificités dans lesquelles s'exercent les activités précitées.

5. Le V de l'article 3 permet à toute personne concernée par un texte réglementaire édicté par RFF, et sans préjudice de son droit de saisir directement le juge ou l'ARAF, de demander l'intervention de l'EPSF pour imposer la modification, voire le retrait d'un texte « article 10 ».

Toutefois, l'avant-dernier alinéa de l'article 10 du décret n° 2006-1279 ne prévoyant cette intervention qu'au cas où le texte remet en cause le niveau de sécurité ou fait obstacle à l'interopérabilité du système ferroviaire, il est rappelé que l'EPSF peut rejeter une demande ayant une autre finalité, telle que celle visant à faire apprécier par cet établissement les conséquences économiques de la règle « article 10 » qui lui est soumise ou d'apprécier les conséquences de celle-ci sur le droit d'accès des entreprises ferroviaires. La décision de rejet motivée, de la part de l'EPSF, permettra alors au demandeur de saisir l'ARAF afin d'examiner l'affaire en cause (sans préjudice pour cette autorité de s'en saisir d'office après transmission de sa décision par l'EPSF).

En revanche, le non-respect par RFF des autres exigences prévues aux I à IV, précédemment décrites, telles que la proportionnalité de la mesure, l'existence ou non d'autres méthodes de sécurité ou le respect du domaine réglementaire fixé par l'arrêté, relève de la compétence d'injonction dévolue à l'EPSF. À cet égard, si l'EPSF éprouve des difficultés à interpréter ou à apprécier la portée des dispositions du nouvel arrêté, cet établissement est invité à solliciter l'avis de la direction des services de transport du ministère chargé des transports.

L'article 4 accorde aux exploitants ferroviaires une facilité dans l'instruction, par l'EPSF, de leur demande d'autorisation, en posant une présomption générale de conformité de l'arrêté pour tout exploitant s'engageant à respecter les moyens acceptables de conformité publiés par l'EPSF. Cet article précise que la mise en œuvre d'une solution différente de celles prévues par les textes publiés par l'EPSF est possible, sous réserve d'analyses de sécurité permettant de vérifier le maintien du niveau de sécurité, en faisant le lien avec les dispositions prévues au II de l'article 6.

Il est ainsi prévu que ces analyses ne sont transmises à l'EPSF que si les résultats de la procédure d'analyse des risques mise en place par l'exploitant dans le cadre de son système de gestion de la sécurité concluent à considérer l'évolution envisagée comme suffisamment importante pour justifier une information préalable de l'EPSF. Tel est le cas notamment lorsque la solution envisagée remet en cause une ou plusieurs dispositions prévues dans l'autorisation dont bénéficie la personne en cause de la part de l'EPSF ou qui s'imposent à elle (autorisation de mise en exploitation commerciale ou acte en tenant lieu).

L'article 6 précise les obligations et les responsabilités incombant en application du nouvel arrêté aux exploitants ferroviaires (c'est-à-dire les personnes autorisées par l'EPSF), aux personnes que ces derniers autorisent et aux autres personnes concourant aux activités ferroviaires de l'exploitant.

Après avoir défini, au I, la notion de « personne autorisée par l'exploitant » (voir I-3 ci-avant), le II du présent article pose essentiellement le principe que les exploitants ferroviaires répondent vis-à-vis de l'EPSF des conditions dans lesquelles les personnes qu'ils autorisent respectent les exigences prévues par le nouvel arrêté. Concrètement, cela signifie, par exemple, qu'il incombe à RFF de fixer, dans la convention qu'il conclut avec un OFP, les modalités suivant lesquelles celui-ci exerce les activités de gestion des circulations ou d'entretien des installations techniques et de sécurité qui peuvent lui être confiées, ainsi que la façon dont RFF s'assure de leur respect. De même, le contrat qu'une entreprise ferroviaire passe avec un sous-traitant doit *a minima* prévoir que celui-ci s'engage à respecter les exigences réglementaires en vigueur lui incombant et qu'à ce titre l'entreprise ferroviaire est en droit d'obtenir de sa part tout justificatif de sa compétence (certificat de sécurité, agrément de centre de formation, certification des entités en charge de la maintenance...), voire de l'auditer ou de la faire auditer.

Le point III indique que, pour éviter toute redite inutile dans la suite de l'arrêté, les exigences pesant sur les exploitants ferroviaires, ainsi que sur leurs personnels, s'imposent également aux personnes que ceux-ci autorisent ou qui concourent à leurs activités ferroviaires, telles que précédemment définies (I-3 ci-avant).

Au-delà de ces considérations, l'article 6 fixe les grandes lignes que doit comporter le système de gestion de la sécurité à mettre en place par chaque exploitant ferroviaire, et notamment la procédure d'analyse des risques en cas d'évolution du système ferroviaire placé sous son contrôle, qui, implicitement mais nécessairement pour les raisons précédemment indiquées, doit respecter le règlement (CE) n° 352/2009 du 24 avril 2009 précité.

L'article 7 précise que le gestionnaire de l'infrastructure et le GID doivent se doter, en plus des exigences prévues au II de l'article 6, de procédures de gestion de la sécurité leur permettant de maîtriser les risques découlant (i) de la discordance éventuelle entre l'état réel de l'infrastructure et les conditions d'exploitation des matériels roulants censés pouvoir y circuler ; (ii) de l'organisation de la concomitance d'activités ferroviaires sur un même site ; (iii) et de l'analyse des conséquences des évolutions envisagées par les exploitants ferroviaires sur l'exploitation de ce site. L'entreprise ferroviaire doit simplement respecter les dispositions de l'autorisation de mise en service de ses matériels roulants, celles de la documentation d'exploitation, et informer, préalablement à sa mise en œuvre, RFF et, le cas échéant, l'EPSF de toute modification de sa production qu'elle envisage de faire et qui pourrait compromettre le respect des dispositions précitées.

L'article 10 vient préciser les conditions dans lesquelles la formation préalable à l'affectation des personnels à une tâche de sécurité est organisée, dispensée et suivie par chaque exploitant ferroviaire concerné.

L'article 11 concerne, lui, les tâches essentielles pour la sécurité comprenant celle de conducteur de train et, en application du V de l'article 6 du décret n° 2006-1279, toutes les autres actuellement listées par l'arrêté du 30 juillet 2003 modifié relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation, l'évaluation des compétences professionnelles et l'habilitation à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national. A cet égard, il convient de rappeler que, à la suite de la modification, en juillet 2010, des articles 19, 20 et 26 du décret n° 2006-1279, il incombe désormais aux exploitants ferroviaires de définir directement les conditions d'aptitude physique et psychologiques minimales qu'ils entendent imposer à leurs personnels chargés de tâches de sécurité (à l'exception des conducteurs). Pour ce faire, les exploitants peuvent continuer à appliquer, s'ils le souhaitent, les dispositions pertinentes de l'arrêté de 2003 en vigueur jusqu'à la publication du décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 et qu'ils se sont engagés à respecter dans le cadre de leur autorisation d'activité en cours, ou bien demander à l'EPSF (dans l'attente de la publication éventuelle par cet établissement de « moyens acceptables de conformité » à ce sujet) à appliquer d'autres dispositions dans le respect des dispositions de l'article 4-III de l'arrêté.

L'article 16 précise que les exploitants ferroviaires formalisent, par consignes et instructions opérationnelles, l'ensemble des dispositions relatives à la sécurité intéressant leurs personnels. Elles formalisent, pour chaque exploitant ferroviaire, les règles qu'il doit fixer et s'astreindre à appliquer dans le cadre de l'autorisation d'exercice dont il bénéficie de la part de l'EPSF. Quand leur contenu est précisé dans le reste de l'arrêté, les consignes opérationnelles sont clairement identifiées, pour éviter toute confusion avec la documentation d'exploitation.

L'article 34 précise que la signalisation susceptible d'être mise en œuvre sur le RFN figure à l'annexe VII tandis que celle ne figurant que localement dans la documentation d'exploitation n'a vocation à rester applicable que sur les lignes où celle-ci est actuellement présente (telle la signalisation implantée sur les régions « Alsace-Lorraine »). La signalisation spécifique existant, le cas échéant, sur les lignes gérées selon l'article 4-1 du cahier des charges de la SNCF et les sections frontières a vocation à être reprise dans le cadre des dispositions provisoires prévues au IV de l'article 124.

Les articles 47 à 53 reprennent les dispositions de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 précité en prenant en compte les exigences européennes relatives aux entités en charge de la maintenance. L'annexe à l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004, qui avait le statut de référentiel non obligatoire, devient, en raison de la nouvelle répartition normative, un moyen acceptable de conformité reconnu par l'EPSF. Le respect de ce texte entraînera, pour les personnes s'en prévalant, une présomption générale de conformité aux exigences relatives au matériel roulant de l'arrêté, sans préjudice de la possibilité de mettre en œuvre, comme prévu à l'article 4 de l'arrêté, une solution différente du moyen acceptable sur la base d'une analyse permettant de vérifier le maintien du niveau de sécurité.

Signalons enfin qu'en application de l'effet direct du droit communautaire, comme précédemment indiqué, l'absence de mention dans le nouvel arrêté de toute référence au règlement n° 445/2011 du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret ne signifie pas qu'il ait été omis ou écarté. Tout au plus l'intervention de cet acte oblige-t-il, à l'article 124-I (f) de l'arrêté, à maintenir en vigueur l'annexe II de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 jusqu'au 31 mai 2012, date à laquelle les dispositions du protocole d'accord posant les principes de base d'un système commun de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret, signé par les États membres le 14 mai 2009 (MOU), demeurent encore applicables. De même, l'entrée en vigueur de ce règlement entraîne l'abrogation de la présomption en vigueur jusqu'alors bénéficiant aux wagons marqués RIV 2000 et assimilés.

L'article 54 précise que le titre V constitue le règlement de sécurité de l'exploitation du RFN, qui fixe les exigences que doivent respecter les trains circulant, ou manoeuvrant pour circuler, dans le cadre du droit d'accès, conformément à la définition de l'article 2. Les trams-trains doivent donc répondre aux exigences de ce titre, et notamment à celles de freinage et d'immobilisation

mentionnées à l'article 62 dès lors que leur circulation est effectuée dans le cadre du droit d'accès. Il en va de même pour les trains circulant sur les lignes mentionnées au document de référence du réseau comme « lignes à protection arrière » ou « lignes à fortes pentes », dont certaines dispositions relatives à l'équipement en personnel sont fixées par la documentation d'exploitation conformément à l'article 67.

L'article 55 donne compétence générale à RFF pour publier les règles dérogatoires pour permettre aux trains (dans le cadre du droit d'accès par définition) de circuler « sur un parcours limité ou en cas de circonstances imprévues », en ne répondant pas aux exigences des chapitres II à IV du titre V. Les règles élaborées par RFF doivent garantir le respect des exigences prévues aux articles 62 et 85 en matière de freinage et d'intégrité en circulation du convoi et de l'infrastructure. Ces règles ont vocation notamment à régir les circulations des trams-trains sur les lignes ouvertes à la circulation publique ainsi que les circulations de trains sur des lignes présentant des caractéristiques techniques spécifiques et géographiquement limitées, telles que celles à protection arrière ou à fortes pentes.

Les articles 57 à 71 reprennent les dispositions du règlement 001 annexé à l'arrêté du 23 juin 2003 précité et l'article 72 modifie les dispositions issues de ce règlement de 2006, abrogé par l'article 124, en chargeant l'EPSF de publier les règles de composition et de freinage propres à chaque catégorie prédéterminée de trains. Cela confirme la compétence de l'EPSF pour publier des recommandations. RFF reste en revanche compétent pour publier, par section, de ligne une vitesse limite pour chaque catégorie prédéterminée de train circulant sur cette ligne.

Les articles 117 à 120 relatifs aux travaux sur l'infrastructure ferroviaire reprennent les seules exigences liées à la sécurité de l'exploitation suite aux interventions sur l'infrastructure ferroviaire, les principes et exigences de maintenance sur l'infrastructure ferroviaire étant fixés dans le titre IV.

L'article 124 abroge les arrêtés des 23 juin 2003, 26 août 2003, 28 avril 2004 et 1<sup>er</sup> juillet 2004, ainsi que ceux concernant les spécifications techniques d'interopérabilité, les indicateurs de sécurité et les diverses modifications des quatre arrêtés précités. Il montre bien que l'objet de l'arrêté n'est pas de remettre en cause l'existant, ni les pratiques, ni les textes actuels. Après leur déclassement, les textes annexés en particulier à l'arrêté du 23 juin 2003, bien qu'abrogés en tant que dispositions d'État, resteront applicables pour les exploitants ferroviaires au titre de l'engagement qu'ils ont pris, en contrepartie de leur autorisation d'exercice délivrée par l'EPSF, de les respecter en tant que principes de sécurité, quel que soit par ailleurs leur statut juridique. Rien ne change donc pour les exploitants, car l'arrêté, en même temps qu'il abroge les textes annexés, les maintient en vigueur, soit en tant que règles « article 10 » (avec deux dates butoirs différentes, pour que RFF les formalise en tant que documentation d'exploitation), soit en tant que référentiels de l'EPSF jusqu'à la publication de chaque nouveau référentiel (disparition progressive).

#### IV. – EXEMPLE DE MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE LA RÉPARTITION NORMATIVE PRÉVUE PAR L'ARRÊTÉ

Comme par le passé, sont applicables aux personnels toutes les dispositions des consignes et instructions opérationnelles que leurs employeurs mettent à leur disposition. Ces consignes et instructions opérationnelles doivent être conformes aux engagements pris par l'exploitant ferroviaire concerné dans le cadre des autorisations que lui a délivrées l'EPSF (et, notamment, s'il s'y est engagé, aux recommandations publiées par l'EPSF) et reprendre les dispositions réglementaires applicables, à savoir, outre les dispositions communautaires en vigueur (règlements et STI, notamment), celles du nouvel arrêté et celles de la documentation d'exploitation du RFN ou des règles d'exploitation particulières publiées par RFF, selon que la circulation envisagée s'effectue ou non dans le cadre du droit d'accès.

Pour élaborer ses consignes et instructions opérationnelles, l'exploitant ferroviaire (telle une entreprise ferroviaire) devrait donc suivre le cheminement suivant :

1. Recenser au sein de l'arrêté l'ensemble des dispositions concernant le sujet de sécurité traité ;
2. Répartir, pour chaque disposition, les obligations qu'il lui incombe directement de mettre en œuvre et celles pour lesquelles RFF s'est vu reconnaître la compétence pour les fixer, au titre de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières ; dans ce dernier cas, l'exploitant reprend à son compte les règles ainsi fixées par RFF ;
3. Rechercher si l'EPSF, par lui-même ou par l'effet du déclassement des règles anciennement d'État, a publié un référentiel sur le sujet concerné. Si tel est le cas, la reprise pure et simple par l'exploitant permet de satisfaire à l'exigence de sécurité. L'exploitant est toutefois libre de mettre en œuvre un autre procédé opérationnel dans le respect des exigences de l'article 6, à savoir s'assurer du respect de la réglementation, de la maîtrise des risques dans le respect de l'objectif GAME et, suivant le résultat de l'analyse des risques que l'exploitant doit mener dans le cadre de son système de gestion de la sécurité (art. 6-II [c]), informer l'EPSF et/ou les autres exploitants concernés.

S'agissant, par exemple, du freinage des trains, la répartition des dispositions applicables est ainsi prévue par le nouvel arrêté :

- l'article 49 (caractéristiques techniques du matériel roulant) précise que les performances de freinage d'un matériel roulant, en modes nominal et dégradés spécifiés, doivent être compatibles avec la signalisation des lignes prévues à emprunter ; l'EPSF publie les caractéristiques techniques permettant de présumer que les dispositifs de freinage d'un matériel roulant satisfont à cette exigence ;
- l'article 57 (objet de la préparation des trains) précise que l'aptitude au freinage et à l'immobilisation d'un train est garantie, quelles que soient les conditions d'exploitation et les caractéristiques du train, des véhicules le composant et des infrastructures concernées, et que l'entreprise ferroviaire s'assure chaque fois que nécessaire, avant circulation de son train, que cette aptitude est satisfaite, en procédant notamment à la vérification du fonctionnement effectif des dispositifs de freinage ; l'EPSF publie les recommandations, notamment concernant les essais de freins, permettant de présumer que cette aptitude est satisfaite ;
- les articles 62 (principes généraux de freinage) et 63 (dispositif de freinage) indiquent essentiellement que la capacité de freinage du train doit lui permettre de respecter la signalisation, de se maintenir à l'arrêt et, en cas de division accidentelle du train, à chacune des parties d'arriver à l'arrêt ;
- l'article 64 (calcul des conditions de freinage) précise notamment que l'entreprise ferroviaire formalise le calcul des conditions de freinage de ses trains et ses procédures opérationnelles de mise en œuvre ; la documentation d'exploitation publiée par RFF précise les caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire permettant de justifier le calcul des performances de freinage ou les performances réelles de freinage exigibles sur les sections de ligne ; cet article est à rapprocher de l'annexe II de l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire, qui indique, au point *h* que le demandeur doit fournir les règles de composition, de freinage et de vitesse limite des trains ne relevant pas d'une catégorie prédéterminée de trains publiée par l'EPSF ;
- l'article 71 (essais de frein) précise l'objet de la vérification du fonctionnement effectif du dispositif de freinage et que les conditions de mise en œuvre des différents essais de freins font l'objet d'une consigne opérationnelle de chaque entreprise ferroviaire ;
- l'article 72 (catégories de trains prédéterminées) précise qu'il est défini des catégories de trains prédéterminées et que l'EPSF publie, en fonction des caractéristiques de lignes et pour chaque catégorie prédéterminée de trains, les critères de freinage dont le respect permet de répondre aux exigences de freinage, sans qu'il soit besoin pour l'entreprise ferroviaire de procéder aux calculs et justifications définies à l'article 64 ;
- l'article 88 (information du conducteur sur son itinéraire) précise que le conducteur doit disposer, avant la mise en mouvement de son train, des informations concernant ses conditions de freinage ; la documentation d'exploitation publiée par RFF précise les modalités de mise en œuvre des exigences relatives à l'information des conducteurs par l'entreprise ferroviaire ;
- l'article 105 (mouvement et stationnement des manœuvres) précise les exigences de freinage pour les manœuvres. L'EPSF publie les recommandations permettant de présumer que ces exigences sont satisfaites.

Au regard de cette énumération, afin de garantir le respect des exigences générales de freinage des articles 57, 62 et 63, l'entreprise ferroviaire établira les consignes et instructions opérationnelles à l'attention de ses personnels, relatives à :

- la réalisation des conditions de freinage d'un train en fonction des dispositifs de freinage du matériel roulant (conçu dans le respect des exigences de l'article 49) le composant et des performances de freinage exigibles sur son parcours calculées dans le respect des exigences de l'article 64 ou de l'article 72 dans le cas d'un train relevant d'une catégorie prédéterminée ;
- la vérification du fonctionnement effectif du dispositif de freinage du train dans le respect des exigences de l'article 71 ;
- l'information du conducteur sur les conditions de freinage de son train dans le respect des exigences de l'article 88.

#### V. – SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ARRÊTÉ

Le ministre chargé des transports charge l'EPSF, au titre de l'article 2 (e) du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et au statut de l'établissement public de sécurité ferroviaire, de lui faire rapport régulièrement, et au minimum une fois par an, sur les conditions de mise en œuvre de l'arrêté.

L'élaboration de ce rapport devra associer l'ensemble des acteurs concernés. À cette fin, l'EPSF est invité à mettre en place une structure permanente *ad hoc* de suivi associant l'ensemble du secteur et destinée à être le lieu d'échange privilégié entre les différentes parties concernées pour toute

question intéressant la mise en œuvre de l'arrêté, et notamment donner un avis sur le programme de travail commun à RFF et à l'EPSF suite au déclassement des textes et examiner les difficultés éventuelles rencontrées par les professionnels consécutivement à la publication de l'arrêté.

En outre, le ministre chargé des transports demande à l'EPSF, au titre de l'article 2 (d) du décret du 28 mars 2006 précité, d'élaborer au sein de la structure permanente *ad hoc* une monographie la plus claire et la plus accessible possible de l'ensemble des normes (autres que les consignes et instructions opérationnelles de chaque exploitant ferroviaire) régissant la sécurité des circulations ferroviaires, cela dans le but de permettre à toute personne le souhaitant de trouver aisément, *via* le site Internet de l'EPSF, le texte communautaire de l'État ou le moyen acceptable de conformité qu'elle recherche ou, s'agissant des textes élaborés par RFF en application de l'article 10 du décret n° 2006-1279 précité, de l'orienter vers le lien correspondant du site Internet de cet établissement public.

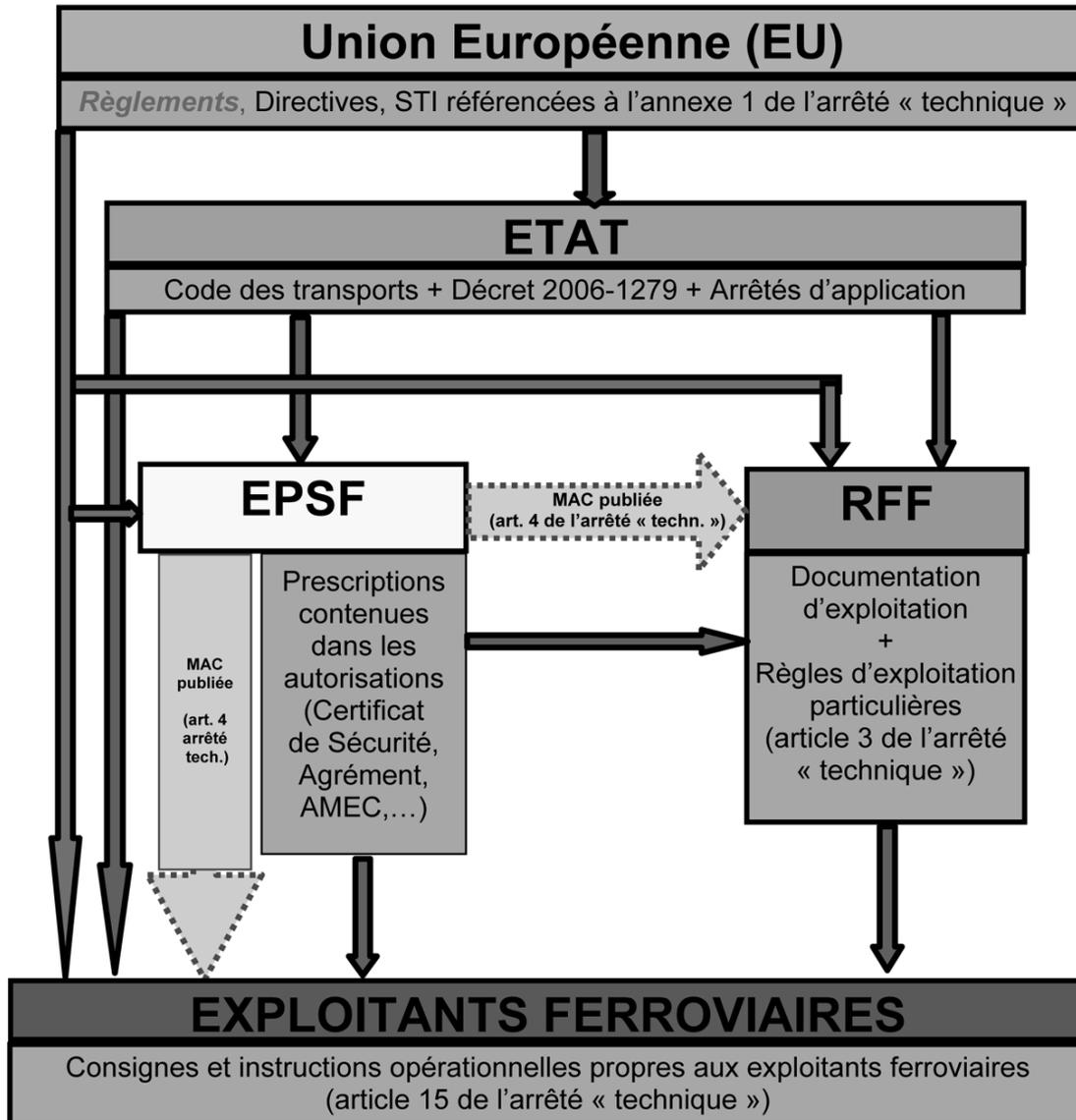
La présente note et ses annexes seront publiées au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Fait le 19 mars 2012.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur général des infrastructures,  
des transports et de la mer,*  
D. BURSAUX

ANNEXE I

PRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DE L'ORGANISATION NORMATIVE APPLICABLE SUR LE RFN



**Légende**

-  Disposition impérative pour leurs destinataires
-  Effet direct des règlements communautaires
-  Moyens acceptables de conformité (MAC) constituant une facilité pour leurs destinataires
-  Normes applicables à leurs destinataires

## ANNEXE II

OBJET PRINCIPAL DES DISPOSITIONS DE L'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

### TITRE I<sup>er</sup>. – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1<sup>er</sup>. – Objet et champ de l'arrêté

Article 2. – Définitions communes à l'arrêté

Article 3. – Documentation d'exploitation et règles particulières d'exploitation publiées par RFF

Article 4. – Documents techniques, règles de l'art et recommandations publiés par l'EPSF

### TITRE II. – OBJECTIFS, MÉTHODES ET INDICATEURS DE SÉCURITÉ

Article 5. – Objectif et méthodes de sécurité pour les systèmes et sous-systèmes

Article 6. – Objectifs et méthodes de sécurité pour les exploitants ferroviaires

Article 7. – Objectifs et méthodes de sécurité spécifiques aux gestionnaires d'infrastructure et GID

Article 8. – Indicateurs de sécurité

### Titre III. – EXIGENCES RELATIVES À L'ORGANISATION ET AU SUIVI OPÉRATIONNELS DE L'EXPLOITATION

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>. – *Dispositions générales*

Article 9. – Objet et champ du titre III

#### CHAPITRE II. – *Formation et compétences du personnel*

Article 10. – Formation et compétences du personnel pour exercer des tâches de sécurité

Article 11. – Exigences relatives au personnel affecté à la conduite et aux autres tâches essentielles

#### CHAPITRE III. – *Informations nécessaires à l'exploitation échangées entre les exploitants ferroviaires*

Article 12. – Documentation d'exploitation

Article 13. – Présentation des sites par le service chargé de la gestion des circulations

Article 14. – Informations à fournir par tout exploitant ferroviaire

#### CHAPITRE IV. – *Documentation nécessaire à l'exploitation propre à chaque exploitant ferroviaire*

Article 15. – Exigences relatives aux consignes et instructions opérationnelles

Article 16. – Champ des consignes et instructions opérationnelles

Article 17. – Communications nécessaires à l'exploitation et communications de sécurité

Article 18. – Gestion des consignes et instructions opérationnelles

#### CHAPITRE V. – *Procédures en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave ou imminent*

Article 19. – Mesures conservatoires prises par le GID

Article 20. – Secours des trains

Article 21. – Consignes et instructions opérationnelles

Article 22. – Informations à communiquer

CHAPITRE VI. – **Contrôles, inspections, audits de sécurité, suivi de l'exploitation et retour d'expérience**

Article 23. – Suivi de leur exploitation par les exploitants ferroviaires

Article 24. – Information des autres exploitants ferroviaires concernés

Article 25. – Conditions de conservation des documents intéressant des événements de sécurité

Article 26. – Éléments enregistrés en cabine de conduite

Article 27. – Rapport annuel de sécurité

TITRE IV. – **EXIGENCES RELATIVES À L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET AUX MATÉRIELS ROULANTS**

CHAPITRE I<sup>er</sup>. – **Dispositions générales**

Article 28. – Objet et champ du titre IV

Article 29. – Acceptation des sous-systèmes existants sur le réseau ferré national

Article 30. – Constituants critiques pour la sécurité

CHAPITRE II. – Exigences complémentaires et spécifiques à l'infrastructure ferroviaire

Article 31. – Principes généraux

Section 1. – *Exigences relatives aux caractéristiques techniques des équipements compris dans l'infrastructure ferroviaire autres que les installations de signalisation et les dispositifs de contrôle-commande des trains*

Article 32. – Caractéristiques techniques de l'infrastructure ferroviaire

Section 2. – *Exigences relatives aux caractéristiques techniques des installations de signalisation et des dispositifs de contrôle-commande des trains*

Article 33. – Installations de signalisation et dispositifs de contrôle-commande des trains

Article 34. – Moyens de signalisation

Article 35. – Champ de la signalisation

Article 36. – Clarté de la signalisation

Article 37. – Modification de la signalisation

Article 38. – Implantation de la signalisation au sol

Article 39. – Signalisation en cabine

Article 40. – Implantation de la signalisation d'annonce

Article 41. – Implantation de la signalisation prescrivant l'arrêt

Article 42. – Visibilité de la signalisation au sol

Article 43. – Dispositifs de contrôle-commande des trains

Section 3. – *Exigences relatives à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire*

Article 44. – Dispositif de maintenance

Article 45. – Consignes et instructions opérationnelles

CHAPITRE III. – **Exigences complémentaires et spécifiques aux matériels roulants**

Article 46. – *Principes généraux*

Section 1. – *Exigences relatives aux caractéristiques techniques du matériel roulant*

Article 47. – Acceptation des wagons

Article 48. – Conception et réalisation du matériel roulant

Article 49. – Caractéristiques techniques du matériel roulant

Section 2. – *Exigences relatives à la maintenance du matériel roulant*

Article 50. – Acceptation des wagons

Article 51. – Dispositif de maintenance

Article 52. – Moyens et installations pour effectuer la maintenance

Article 53. – Traçabilité de la maintenance

**TITRE V. – EXIGENCES RELATIVES À L'EXPLOITATION**

CHAPITRE I<sup>er</sup>. – ***Dispositions générales***

Article 54. – Objet et champ du titre V

Article 55. – Circulation d'un train ne répondant pas aux exigences des chapitres II et IV du titre V

Article 56. – Exécution des tâches de sécurité

CHAPITRE II. – ***Préparation des trains avant circulation***

Article 57. – Objet de la préparation des trains

Section 1. – *Composition des trains*

Article 58. – Principes généraux

Article 59. – Exigences relatives aux engins moteurs

Section 2. – *Chargement des véhicules*

Article 60. – Principes généraux

Article 61. – Marchandises dangereuses

Section 3. – *Freinage des trains*

Article 62. – Principes généraux

Article 63. – Dispositif de freinage

Article 64. – Calcul des conditions de freinage

Section 4. – *Vitesse limite des trains*

Article 65. – Principes généraux

Section 5. – *Équipement des trains*

Article 66. – Principes généraux

Article 67. – Équipement en personnel

Article 68. – Signalisation d'avant et d'arrière

Article 69. – Dispositifs de sécurité embarqués

Section 6. – *Vérifications avant circulation des trains*

Article 70. – Reconnaissance de l'aptitude au transport

Article 71. – Essais de frein

Section 7. – *Modalités particulières aux trains relevant de catégories prédéterminées*

Article 72. – Catégories de trains prédéterminées admises sur le réseau ferré national

CHAPITRE III. – ***Gestion des circulations***

Article 73. – Principes généraux

Section 1. – *Organisation de la gestion des circulations*

Article 74. – Identification des trains

Article 75. – Missions de l'agent-circulation

Article 76. – Installations de sécurité simples

Article 77. – Documentation d'exploitation

Article 78. – Consignes et instructions opérationnelles

Article 79. – Programmation des trains de marchandises dangereuses

Section 2. – *Prévention des risques de déraillement et de collision de trains*

Article 80. – Protection contre le rattrapage des trains

Article 81. – Protection contre le nez-à-nez

Article 82. – Protection contre le déraillement et la prise en écharpe

Article 83. – Libération des voies principales

Article 84. – Manœuvre des signaux et des installations de gestion des circulations

#### CHAPITRE IV. – ***Circulation et manœuvres des trains***

Article 85. – Principes généraux

Article 86. – Surveillance des trains en marche

Section 1. – *Mise en mouvement des trains*

Article 87. – Conditions de mise en mouvement

Article 88. – Information du conducteur sur son train et son itinéraire

Article 89. – Information du conducteur sur les modifications concernant l'infrastructure

Section 2. – *Conduite des trains*

Article 90. – Conditions de signalisation et de contrôle-commande

Article 91. – Respect de la signalisation

Article 92. – Respect de la signalisation au sol sur une ligne à signalisation en cabine

Article 93. – Cas de doute sur l'ordre délivré

Article 94. – Ordres donnés par les agents du GID

Article 95. – Conditions de circulation

Article 96. – Arrêt des trains

Article 97. – Dispositif d'avertissement sonore

Section 3. – *Incidents et secours des trains*

Article 98. – Actionnement du signal d'alarme

Article 99. – Avarie sur le train et signal d'alerte lumineux

Article 100. – Absence de tension d'alimentation

Article 101. – Arrêt d'urgence du train

Article 102. – Consignes et instructions opérationnelles

Section 4. – *Manœuvre des trains*

Article 103. – Missions du chef de la manœuvre

Article 104. – Respect de la signalisation

Article 105. – Mouvement et stationnement des manœuvres

Article 106. – Restrictions concernant les manœuvres

Article 107. – Documentation d'exploitation et consignes opérationnelles

Section 5. – *Transports exceptionnels*

Article 108. – Transports exceptionnels

Article 109. – Réduction du gabarit

Section 6. – *Circulation des trains transportant des marchandises dangereuses*

Article 110. – Principes généraux

CHAPITRE V. – **Mesures immédiates en cas de danger**

Article 111. – Principes généraux

CHAPITRE VI. – **Exploitation de certaines infrastructures présentant un risque particulier**

Section 1. – *Les passages à niveau et les autres traversées à niveau*

Article 112. – Principes généraux

Article 113. – Franchissement et mesures en cas de dysfonctionnement

Article 114. – Consignes et instructions opérationnelles

Section 2. – *Les installations de traction électrique*

Article 115. – Principes généraux

Article 116. – Consignes et instructions opérationnelles

CHAPITRE VII. – **Travaux sur l'infrastructure ferroviaire**

Article 117. – Principes généraux

Article 118. – Fonctionnement en mode dégradé des installations de gestion des circulations

Article 119. – Travaux incompatibles avec la circulation des trains

Article 120. – Engins ferroviaires de travaux et trains de travaux

CHAPITRE VIII. – **Sécurité des usagers et des tiers**

Article 121. – Sécurité dans les trains

Article 122. – Sécurité dans les établissements

Article 123. – Sécurité dans les emprises ferroviaires

TITRE VI. – **DISPOSITIONS DIVERSES ET D'APPLICATION**

Article 124. – Abrogation d'arrêtés divers et mesures transitoires

Article 125. – Modification d'arrêtés divers

Article 126. – Mesures d'exécution