

Le 2 septembre 2008

ARRETE

**Arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national.**

NOR: EQUT0301021A

Version consolidée au 2 septembre 2008

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales et le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

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

Vu la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire ;

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

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

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

**TITRE Ier : GÉNÉRALITÉS.**

**Article 1**

Le présent arrêté a pour objet de préciser les exigences relatives à l'organisation et au suivi de l'exploitation du réseau ferré national.

Il définit les modalités de mise en oeuvre des dispositions réglementaires applicables, y compris en cas d'accident ou d'incident.

**Article 2**

- Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Sont concernés par les dispositions du présent arrêté :

-Réseau ferré de France, créé par la loi du 13 février 1997 susvisée, chargé de l'aménagement, du développement et de la maintenance du réseau ferré national, ci-après dénommé " RFF " ;

-RFF et, le cas échéant, les titulaires d'un contrat de partenariat ou d'une convention de délégation de service public, conclu en application de l'article 1er-1 ou de l'article 1er-2 de la loi du 13 février 1997 susvisée, ci-après dénommés " le gestionnaire d'infrastructure " ;

-la Société nationale des chemins de fer français, chargée, en vertu des dispositions de la loi du 13 février 1997, de la gestion du trafic et des circulations ainsi que du fonctionnement et de l'entretien des installations de sécurité et, le cas échéant, des installations techniques du réseau ferré national, ci-après dénommée " le gestionnaire d'infrastructure délégué " ;

-les personnes titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs, ci-après dénommés " entreprises ferroviaires " ;

-l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, créé par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, chargé de veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires, ci-après dénommé " EPSF " .

### **Article 3**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1  
Au sens du présent arrêté, on entend par :

- audits de sécurité, l'évaluation du fonctionnement d'une entité sur le plan de la production de sécurité en vue d'en assurer la maîtrise ;

- contrôles, les activités de mesure, d'examen ou de vérification d'une ou de plusieurs caractéristiques d'un produit, d'une prestation ou d'un service en vue d'en établir sa conformité par rapport à des exigences spécifiées ;

- exploitation, l'ensemble constitué par :

- les tâches relatives à la préparation, la mise en marche et la circulation des trains ;

- les tâches de gestion de la circulation des trains ;

- les tâches de maintenance des infrastructures du réseau ferré national ;

- la gestion des incidents et des accidents, ainsi que les enquêtes ;

- les contrôles, les inspections et les audits de sécurité ;
- le retour d'expérience ;
- inspections, les activités de surveillance, de vérification et de suivi de l'état des procédures, méthodes, conditions d'exécution en vue de s'assurer du respect des exigences spécifiées pour la sécurité, le fonctionnement et la qualité ;
- retour d'expérience, l'ensemble des dispositions permettant l'analyse des accidents, incidents ou défaillances du système ferroviaire afin de définir et de mettre en oeuvre les mesures pour que de tels événements ne se reproduisent pas, ou avec une fréquence moindre, ou avec des conséquences moindres.

## **TITRE II : EXIGENCES DE SÉCURITÉ.**

### **Article 4**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les entreprises ferroviaires respectent en permanence, chacun en ce qui le concerne, les conditions d'utilisation du réseau ferré national fixées par le ministre chargé des transports, les dispositions du présent arrêté, les textes pris en application de l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, ainsi que, le cas échéant, les mesures présentées dans le dossier technique produit à l'appui de la demande d'agrément, de certificat ou d'attestation de sécurité.

Le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les entreprises ferroviaires donnent à leurs fournisseurs et partenaires toutes les instructions nécessaires au respect de ces dispositions, notamment dans les contrats conclus à cet effet, et effectuent toutes les opérations de contrôle utiles. Ils affectent en permanence, pour le service normalement prévu, les ressources nécessaires à l'exercice des missions de sécurité. Ils se dotent d'une organisation permettant de répondre aux besoins particuliers des situations perturbées.

### **Article 5**

Les entreprises ferroviaires informent en temps utile le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire d'infrastructure délégué des modifications significatives des dessertes, notamment en termes d'affluence ou de conditions de cheminement des voyageurs, de manière à leur permettre d'apprécier les risques pour la sécurité des personnes dans les gares.

En cas de prévision d'un trafic inhabituel, soit en terme d'affluence, soit par la présence de voyageurs présentant des particularités, notamment en terme de mobilité, elles informent le gestionnaire d'infrastructure délégué afin d'effectuer en commun un examen des conditions de surveillance et de traversée des voies.

## **Article 6**

Chaque entreprise ferroviaire désigne le responsable ayant autorité pour la prise en compte des informations et des instructions données par le gestionnaire d'infrastructure délégué, notamment en cas de situation anormale ou dégradée. Cette mission inclut la prise de décisions opérationnelles au nom de l'entreprise ferroviaire.

Cette mission est assurée par une ou des personnes possédant les compétences nécessaires en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire et maîtrisant la langue française.

Ces personnes doivent pouvoir être jointes en permanence, pendant toute la durée du service assuré par l'entreprise ferroviaire. Dans le cas contraire, le gestionnaire d'infrastructure délégué prend les mesures qu'il juge nécessaires et en informe le gestionnaire d'infrastructure.

## **TITRE III : EXIGENCES RELATIVES À LA DOCUMENTATION DE SÉCURITÉ.**

### **Article 7**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

RFF fournit aux entreprises ferroviaires les textes pris en application de l'article 10 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire comprenant des consignes opérationnelles à caractère permanent nécessaires à la réalisation des services de transports considérés, et notamment ceux relatifs aux caractéristiques des lignes empruntées, y compris, le cas échéant, les itinéraires de détournement. Ces documents sont rédigés en langue française.

Les consignes opérationnelles à caractère permanent comprennent notamment :

-les consignes et instructions opérationnelles à caractère local prises en application de la réglementation de sécurité en vue d'effectuer des tâches de sécurité dans les gares et chantiers :

-les éléments descriptifs des lignes empruntées et de leurs installations figurant dans un ou plusieurs documents appelés " renseignements techniques " ; ces éléments sont décrits au document de référence du réseau établi par le gestionnaire d'infrastructure.

Le gestionnaire d'infrastructure délégué fournit, pour le compte de RFF, en temps utile aux entreprises ferroviaires les consignes et instructions opérationnelles à caractère temporaire liées à l'état de l'infrastructure.

Ces consignes et instructions temporaires comprennent notamment :

-les limitations temporaires de vitesse ;

-les informations relatives :

-aux modifications de l'infrastructure, notamment les modifications de la signalisation y compris la signalisation de traction électrique, la présence de chantiers de travaux, les restrictions de gabarit ;

-aux perturbations : détournement des trains, mise en place de voies uniques temporaires.

Les entreprises ferroviaires établissent et tiennent à jour la liste des correspondants chargés de recueillir les informations reçues de RFF et du gestionnaire d'infrastructure délégué et de les transmettre aux agents concernés.

## **Article 8**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Les entreprises ferroviaires formalisent les processus internes pour l'élaboration, la diffusion et la tenue à jour des consignes et instructions opérationnelles à caractère permanent ou temporaire, à l'usage de leurs agents exerçant des fonctions de sécurité.

Les processus d'élaboration et de mise à jour des documents à caractère permanent comportent les phases suivantes, à compter de la réception des textes mentionnés au premier alinéa de l'article 7 fournis par RFF :

- élaboration par l'entreprise ferroviaire d'une version française des documents ; si la langue de travail de l'entreprise ferroviaire n'est pas le français, celle-ci doit faire effectuer, à ses frais, une traduction de ces documents ;

- prise en compte de la réglementation applicable et des systèmes de gestion du trafic, des circulations et des installations techniques et de sécurité du réseau ;

- approbation par l'entreprise ferroviaire, diffusion et formation des agents concernés.

Les dispositions particulières concernant la documentation à l'usage des agents exerçant des fonctions de sécurité à bord des trains sont reprises en annexe 1.

## **Article 9**

Les entreprises ferroviaires prennent en compte, dans les livrets de procédure et les cahiers des charges de formation de leur personnel, les exigences réglementaires, notamment en matière de secours et d'évacuation des personnes, de remise en route des matériels avariés, de détournement de trains.

## **Article 10 (abrogé)**

· Abrogé par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

## **TITRE IV : EXIGENCES RELATIVES À LA CIRCULATION DES TRAINS.**

## **Article 11**

Préalablement à la mise en circulation des trains, les entreprises ferroviaires doivent informer le gestionnaire d'infrastructure délégué lorsque leurs convois présentent des caractéristiques de composition susceptibles d'entraîner des mesures particulières

d'exploitation :

- caractéristiques qu'il est prévu de rappeler systématiquement (par exemple, présence de matières radioactives, de certains transports exceptionnels) ;

- caractéristiques constituant un écart par rapport aux prévisions et nécessitant un examen et une autorisation spécifiques (par exemple, non-respect des règles de composition ou de freinage prévues pour la catégorie du train concerné, surcharge exceptionnelle entraînant une diminution de performance, véhicule relevant du transport exceptionnel).

Au cours de l'exécution de leurs services de transport, les entreprises ferroviaires transmettent immédiatement au gestionnaire d'infrastructure délégué les renseignements concernant les éventuelles modifications des caractéristiques de leurs trains.

Les entreprises ferroviaires mettent en oeuvre le processus permettant d'avoir l'assurance du respect des exigences de sécurité lors de la programmation des ressources nécessaires à la réalisation de leur plan de transport.

## **Article 12**

Les entreprises ferroviaires décrivent :

- les conditions qui permettent l'utilisation des engins en situation de secours, notamment l'attelage et la mise en véhicule ;

- leur organisation en ce qui concerne les dispositions à prendre lors de l'isolement ou du dérangement des systèmes de sécurité et des enregistreurs en application de la réglementation correspondante.

## **Article 13**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

En application des dispositions de l'article 10 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, les conditions de circulation de certains trains, notamment les matériels roulants en essai et le rapatriement de matériel avarié, font l'objet de règles d'exploitation particulières publiées par RFF ou d'autorisations exceptionnelles de circulation délivrées par l'EPSF.

## **Article 14**

En cas de réduction importante des capacités de l'infrastructure (par exemple, obstruction des voies principales), le gestionnaire d'infrastructure délégué prend les dispositions nécessaires pour rétablir la circulation normale des trains aussi rapidement que possible.

Il transmet dès que possible à chaque entreprise ferroviaire les informations nécessaires concernant la nature des perturbations, ainsi que les nouvelles conditions d'acheminement envisageables et informe le ministre chargé des transports et le gestionnaire d'infrastructure.

### **Article 15**

Les entreprises ferroviaires informent sans délai le gestionnaire d'infrastructure délégué de toute modification de la programmation des trains notamment lorsque ceux-ci sont appelés à circuler en voie unique.

### **Article 16**

Les entreprises ferroviaires assurant des transports de marchandises dangereuses respectent les dispositions de la réglementation correspondante.

Elles s'assurent, au vu des mentions portées par les expéditeurs sur les lettres de voiture et les contrats de transport, de la conformité des envois de marchandises dangereuses avec cette réglementation.

Elles tiennent en permanence à la disposition du gestionnaire d'infrastructure délégué les renseignements concernant ces transports : immatriculation des wagons, rang des wagons dans les trains, numéros d'identification de la marchandise dangereuse en cas de danger, classement RID, numéro de l'avis préalable pour les matières radioactives.

Elles doivent communiquer au gestionnaire d'infrastructure délégué les coordonnées de leur conseiller à la sécurité du transport de marchandises dangereuses.

## **TITRE V : TRAITEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS.**

### **Article 17 (abrogé)**

· Abrogé par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

### **Article 18**

Les entreprises ferroviaires décrivent le processus leur permettant de respecter les dispositions réglementaires concernant :

- la conservation, l'extraction et la lecture des données des enregistrements de sécurité ;
- le signalement des accidents et incidents, le lancement des avis, l'enquête, le rétablissement de la situation ainsi que le rapport.

## **Article 19**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Au cours de l'exécution de son service de transport, chaque entreprise ferroviaire transmet immédiatement au gestionnaire d'infrastructure délégué les renseignements suivants :

- les accidents et incidents graves, ceux dont les conséquences auraient pu être graves et ceux qui présentent un caractère répétitif ;
  - les accidents et incidents concernant l'acheminement de marchandises dangereuses ;
  - les événements pouvant laisser supposer un fonctionnement anormal des installations ;
  - toutes anomalies constatées, avant le départ du train ou en cours de route, pouvant avoir des répercussions sur la circulation ferroviaire.
- Les entreprises ferroviaires informent également le gestionnaire d'infrastructure délégué des anomalies constatées sur le matériel en dehors de l'exploitation sur le réseau ferré national et qui pourraient présenter un risque sur le parc concerné.

## **Article 20**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

En application des dispositions de l'article 15 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, chaque gestionnaire d'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire signale immédiatement au bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre et au gestionnaire d'infrastructure délégué les accidents et incidents graves suivants :

- tout déraillement sur voie principale ou déraillement entraînant un engagement d'au moins une voie principale ;
- toute collision de train sur voie principale ;
- toute dérive de matériel roulant sur voie principale ;

-tout accident dont les dégâts sont estimés à au moins 2 millions d'euros ;

-toute collision sur un passage à niveau avec des conséquences corporelles ;

-tout accident à signaler au titre de l'article 16 de l'arrêté (RID) du 5 juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer ;

-tout incendie de matériel roulant ayant nécessité l'intervention des services de secours publics ou l'évacuation des voyageurs ;

-tout accident ayant entraîné la présence d'un nombre conséquent de voyageurs sur des voies principales ;

-tout accident ou incident qui aurait pu, dans des circonstances légèrement différentes, avoir des conséquences graves, telles notamment qu'une collision de train ou un déraillement sur voie principale.

Le gestionnaire d'infrastructure délégué informe sans délai le ministre chargé des transports, l'EPSF et RFF de la survenance des accidents et incidents graves qui lui sont signalés ou qu'il constate lui-même.

## **Article 21**

Le gestionnaire d'infrastructure délégué doit faire porter secours à tout train dans l'impossibilité de poursuivre sa marche par ses propres moyens. A cet effet, il peut en tant que de besoin utiliser le matériel et le conducteur aptes de toute entreprise ferroviaire.

## **TITRE VI : LE BOUCLAGE.**

### **Article 22**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les entreprises ferroviaires vérifient le respect des dispositions réglementaires par des contrôles, des inspections et des audits de sécurité pour l'ensemble de leurs activités concernées par la sécurité de l'exploitation.

Le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les entreprises ferroviaires décrivent leur dispositif de contrôle, d'inspection et d'audit de sécurité. Ce

dernier doit satisfaire aux conditions suivantes :

- sur une période de cinq ans, l'ensemble des organisations doit avoir été vu ;
- chaque année, au moins un audit de sécurité doit être réalisé sur une organisation.

### **Article 23**

Les éléments enregistrés en cabine de conduite font l'objet d'un suivi particulier par les entreprises ferroviaires. Un examen régulier doit permettre de détecter, dans un délai maximal de 21 jours après leur survenue, les événements susceptibles de mettre en cause la sécurité. Une analyse doit être faite systématiquement pour les événements portant atteinte ou pouvant compromettre la sécurité des usagers, des personnels, des tiers et de l'environnement.

La durée de conservation des enregistrements et des analyses est de deux ans.

Les entreprises ferroviaires décrivent leurs processus permettant de respecter l'ensemble des dispositions réglementaires.

### **Article 24**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Conformément aux dispositions réglementaires applicables, le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les entreprises ferroviaires décrivent leur dispositif de retour d'expérience couvrant l'ensemble de leurs activités relatives à la sécurité et permettant de détecter les points de faiblesse, de les analyser et d'en tirer les enseignements utiles.

Afin de permettre au gestionnaire d'infrastructure délégué d'assurer sa mission de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, les entreprises ferroviaires l'informent sur les événements concernant la sécurité survenue au cours de l'exploitation.

Lorsque, en particulier en cas d'accident ou d'incident, une ou plusieurs mesures conservatoires sont, en application des dispositions de l'article 12 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, prises par le gestionnaire d'infrastructure délégué, celui-ci et les entreprises ferroviaires concernées se rapprochent en vue d'identifier les causes permettant la levée desdites mesures. A cet effet, les entreprises ferroviaires transmettent au gestionnaire d'infrastructure délégué les éléments d'appréciation utiles, notamment les supports d'enregistrement des événements de conduite. Ces éléments sont tenus à la disposition de toutes les parties concernées, notamment le gestionnaire d'infrastructure.

### **Article 25**

· Modifié par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

Le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les entreprises ferroviaires décrivent leur processus de bouclage et de revues leur permettant de vérifier

l'efficacité de leur politique de sécurité et son adéquation permanente aux objectifs de sécurité.

## **TITRE VII : DISPOSITIONS DIVERSES ET D'EXÉCUTION.**

### **Article 26**

L'arrêté du 12 juin 2001 relatif aux modalités d'application des règles de sécurité aux transports internationaux utilisant le réseau ferré national est abrogé.

### **Article 27**

Le directeur des transports terrestres et le directeur de la défense et de la sécurité civiles sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## **Annexes**

### **DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LA DOCUMENTATION À L'USAGE DES AGENTS AYANT DES TÂCHES DE SÉCURITÉ À BORD DES TRAINS.**

#### **Article Annexe 1**

##### 1. Documentation à l'usage du conducteur

##### 1.1. Livret de procédures

Les consignes et instructions nécessaires aux conducteurs sont regroupées dans un document ou un support informatique dénommé "livret de procédures pour le conducteur", établi par l'entreprise ferroviaire, qui reprend les prescriptions nécessaires pour les itinéraires parcourus et le matériel utilisé selon les situations opérationnelles en mode nominal et en mode dégradé rencontrées par le conducteur.

En principe, le livret de procédures pour le conducteur a une structure harmonisée selon le plan ci-après :

- organisation du service ;
- sécurité du personnel ;
- signalisation et contrôle-commande ;
- conditions de circulation du matériel roulant ;
- systèmes embarqués ;
- circulations et conduite du train ;
- anomalies, incidents, accidents.

Annexe 1. - Manuel de procédures de communication.

Annexe 2. - Livret de formulaires prévu par la réglementation.

Le livret de procédures pour le conducteur est normalement rédigé en français.

Le livret de procédures remis aux conducteurs peut être rédigé dans une langue d'un des Etats de l'Union européenne choisie par l'entreprise ferroviaire en liaison avec le gestionnaire d'infrastructure, à l'exception des messages et des formulaires, qui restent rédigés en français.

## 1.2. Description de la ligne et des installations parcourues

### 1.2.1. Eléments nominaux

Les points nécessaires à la circulation sur les lignes désignées, pour le matériel concerné, sont repris dans un document ou support informatique dénommé "renseignements techniques", établi par le gestionnaire d'infrastructure délégué et fourni aux entreprises ferroviaires par le gestionnaire d'infrastructure.

Le conducteur doit disposer à bord de l'engin de la documentation prévue par la réglementation.

Les points nécessaires à la circulation sur les lignes désignées, pour le matériel concerné, sont repris dans un document ou un support informatique dénommé "livret ligne".

Le livret ligne est établi par l'entreprise ferroviaire à partir des informations fournies par le gestionnaire d'infrastructure. Sa présentation doit être identique pour l'ensemble des lignes parcourues par les trains de l'entreprise ferroviaire.

Le livret ligne comporte au minimum les éléments suivants :

- les caractéristiques générales d'exploitation :
- type de contrôle-commande et régime de circulation correspondant (double voie, voie banalisée ...) ;
- type d'alimentation en énergie ;
- type d'équipement radio sol-train ;
- l'indication de la valeur des pentes et des rampes avec délimitation précise des zones caractéristiques.
- le schéma de ligne détaillé :
- nom des établissements et des points caractéristiques avec indication de leur positionnement ;
- valeur des vitesses limites pour chaque voie et pour le matériel concerné ;
- nom des organismes chargés de la gestion de la circulation ;
- indication des canaux radio à utiliser ;
- description schématique des installations.

Le livret ligne est rédigé dans la langue d'un des Etats de l'Union européenne choisie par l'entreprise ferroviaire.

Le processus d'établissement et de mise à jour du livret ligne est défini par l'entreprise ferroviaire, expertisé par le gestionnaire d'infrastructure délégué et validé par le gestionnaire d'infrastructure pour ce qui les concerne.

### 1.2.2. Information du conducteur en temps réel

La procédure d'avis des conducteurs en temps réel pour toute modification d'une disposition concernant la sécurité sur l'itinéraire est définie par le gestionnaire d'infrastructure délégué et validée par le gestionnaire d'infrastructure.

Lorsque, exceptionnellement, l'entreprise ferroviaire ne peut être informée dans les délais permettant d'avoir l'assurance que chaque conducteur possède l'information, le gestionnaire d'infrastructure délégué prend les dispositions nécessaires (mise en place de signalisation adaptée notamment dans le cas de limitation de vitesse inopinée).

### 1.3. Livret matériel

Le conducteur doit disposer à bord d'un livret matériel, établi par l'entreprise ferroviaire, reprenant les dispositions permettant :

- l'utilisation normale des matériels pour toutes les phases de conduite ou préparation tenant compte des conditions d'environnement, notamment le froid, la neige ;
- le passage en mode dégradé ou le dépannage en cas de dysfonctionnement du matériel ;
- l'application des dispositions concernant les modalités de secours. Les dispositions à prendre pour permettre le dégagement de l'infrastructure doivent être rédigées en français.

### 1.4. Fiches horaires

Sur la base des éléments fournis par le gestionnaire d'infrastructure, l'entreprise ferroviaire établit des fiches horaires comportant les indications de jalonnement horaire, les horaires de desserte, éventuellement les modalités particulières relatives au départ des trains. Peuvent y être ajoutées des informations contribuant à la fluidité du trafic ou à des économies d'énergie. Le processus d'établissement de la fiche horaire est formalisé par l'entreprise ferroviaire.

### 1.5. Bulletin de composition

Pour les trains internationaux, le bulletin de composition, lorsqu'il est exigé, comporte les éléments nécessaires à la circulation du train en France et dans le pays concerné. Pour le parcours sur le réseau ferré national français, une version en langue française est nécessaire.

## 1.6. Information sur les chargements

Les entreprises ferroviaires doivent respecter la réglementation en vigueur, notamment pour ce qui concerne les marchandises dangereuses pour lesquelles le conducteur doit posséder la liste des wagons transportant de telles marchandises, leur emplacement dans le train et l'indication de leur nature.

## 2. Documentation à l'usage des agents d'accompagnement

### 2.1. Livret de procédures

Les consignes et instructions nécessaires (fiche décrivant les caractéristiques des lignes, fiche autorisation de départ) aux agents d'accompagnement sont regroupées dans un document ou un support informatique.

Il est établi par l'entreprise ferroviaire et intègre les informations fournies par le gestionnaire d'infrastructure.

### 2.2. Livret matériel

Les agents d'accompagnement doivent disposer d'un livret relatif au matériel qu'ils accompagnent afin d'être en mesure de pallier les effets des dysfonctionnements du matériel en relation avec la sécurité concernant notamment le système portes, la lutte contre l'incendie, le signal d'alarme. Ce document est établi par l'entreprise ferroviaire.

## **PLAN D'INTERVENTION ET DE SÉCURITÉ (PIS). (abrogé)**

### **Article Annexe 2 (abrogé)**

· Abrogé par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

## **ÉVÉNEMENTS DEVANT ÊTRE SIGNALÉS PAR LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DÉLÉGUÉ AU MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS ET AU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE (abrogé)**

### **Article Annexe 3 (abrogé)**

· Abrogé par Arrêté du 12 août 2008 - art. 1

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

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur

des transports terrestres,

P. Raulin

Le ministre de l'intérieur,

de la sécurité intérieure

et des libertés locales,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de la défense

et de la sécurité civiles,

C. Galliard de Lavernée