

Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 ;

Vu le règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne ;

Vu le règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE ;

Vu la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2201-1 et L. 2201-2 ;

Vu le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire

Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres, notamment son annexe II ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu l'avis de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses (sous-commission extraordinaire) en date du 30 mars 2021 ;

Vu l'avis n°2021-030 de l'Autorité de régulation des transports en date du 10 juin 2021.

Arrête :

Chapitre I^{er} : Dispositions générales

Article 1^{er}

Le présent arrêté est pris en application des articles 3, 4, 100, 103, 105 et 109 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé.

Article 2

Au sens du présent arrêté, on entend par :

- Dispositif de maintenance : ensemble des moyens humains, organisationnels, matériels, tels que pièces de rechange et outillages, et immatériels, tels que documentation technique et logiciels, nécessaires à la conception, à la réalisation, au suivi, à l'amélioration, au management, aux objectifs, à la stratégie, au plan et à la logistique de la maintenance ;
- Entité en charge de l'entretien : entité chargée de l'entretien d'un véhicule ;
- Etablissement : lieu spécialement aménagé pour le départ, l'arrêt, l'arrivée, le garage ou les mouvements de manœuvre des trains ;
- Installations de sécurité simples :
 - a) Les appareils de voie, tels que aiguilles, verrous et taquets, ainsi que leurs installations de commande et de contrôle, situés sur voie de service, y compris lorsqu'ils sont enclenchés ou lorsqu'ils assurent la protection des voies principales ;
 - b) Les appareils de voie, y compris situés sur voie principale, ainsi que les installations permettant leur manœuvre, lorsqu'ils sont commandés à pied d'œuvre ;
 - c) Toute autre installation de sécurité utilisée pour effectuer la réception ou le départ d'une circulation, le remisage ou le dégarage de véhicules, des mouvements de manœuvre ou la desserte d'installations terminales embranchées ou d'établissements. Lorsqu'elle permet l'accès à des voies principales, cette installation ne doit pas commander plus de quatre aiguilles enclenchées situées sur une jonction de voies principales.

Ne peut être considérée comme une installation de sécurité simple toute installation enclenchée à commande informatique ;

- Marche en manœuvre : mode de circulation imposant au conducteur de s'avancer avec prudence et de se tenir prêt à obéir aux signaux qu'il pourrait rencontrer ou qui pourraient lui être faits ;
- Mouvement de manœuvre : déplacement d'un ensemble formé par un ou plusieurs véhicules et autorisé sur une zone géographique limitée. Ce déplacement peut être guidé par un agent habilité à cette tâche ou par des signaux lumineux de manœuvre, ou non guidé ;

- Retour d'expérience : dispositif d'analyse mis en œuvre pour prévenir le retour d'événements présentant des risques pour la sécurité et améliorer le niveau de sécurité ; il comprend la définition des événements à prendre en considération, le recueil, l'enregistrement, l'analyse et l'exploitation des informations et la diffusion des enseignements tirés ;
- Signalisation : ensemble des ordres et informations relatifs à la sécurité des circulations donnés au conducteur, à l'agent habilité à commander un mouvement de manœuvre ou à l'automatisme embarqué par toute forme ou support physique, y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle ;
- Voie principale : voie autre qu'une voie de service et identifiée comme telle par la documentation d'exploitation, affectée au départ ou à l'arrivée des trains transportant des voyageurs ou à la circulation des trains.

Article 3

Les règles relatives au système national de signalisation, ainsi que la description de cette signalisation, sont indiquées à l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 susvisé et en annexe du présent arrêté, sans préjudice de la documentation d'exploitation établie par le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

Chapitre II : Information et documentation

Section 1 : Documents diffusés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire

Article 4

Les documents mentionnés au d) de l'article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 susvisé font l'objet, préalablement à leur publication, d'une consultation par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire des personnes directement intéressées par les mesures envisagées.

Article 5

La présomption prévue au d) de l'article 2 de ce même décret ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les entreprises ferroviaires ou par les gestionnaires de l'infrastructure concernés de solutions différentes de celles prévues par les documents techniques, les règles de l'art ou les recommandations, sous réserve de la vérification du maintien permanent du niveau de sécurité dans des conditions nominales d'exploitation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles.

Section 2 : Documentation des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure

Article 6

La documentation d'exploitation et les règles d'exploitation particulières mentionnées aux articles 14 et 15 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé précisent la date d'entrée en vigueur des dispositions qu'elles contiennent.

Article 7

La documentation d'exploitation et les règles d'exploitation particulières en vigueur sont publiées par voie électronique ou, à défaut, sur support papier.

Le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations précise dans sa documentation mise à disposition du public les modalités de publication retenues, notamment pour les consignes locales d'exploitation ou les modifications de la documentation d'exploitation à la suite de travaux ou d'incidents ayant un impact sur le fonctionnement nominal des installations fixes. Cette publication est effectuée avec un préavis suffisant pour permettre à chaque entreprise ferroviaire et à chaque gestionnaire de l'infrastructure d'en tirer les conséquences appropriées.

Article 8

La documentation d'exploitation indique, pour les sections de lignes concernées, les dispositifs spécifiques de surveillance des trains en marche mis à la disposition par le gestionnaire de l'infrastructure, et leur condition de mise en œuvre par les entreprises ferroviaires et, le cas échéant, les autres gestionnaires de l'infrastructure, afin notamment de leur permettre d'assurer la compatibilité des équipements embarqués dans les véhicules avec les dispositifs spécifiques précités et de prendre les mesures adaptées en cas de dysfonctionnement de ces dispositifs.

Article 9

La documentation d'exploitation précise les tunnels dans lesquels le conducteur ne peut effectuer qu'un arrêt bref, sauf à causer une gêne respiratoire pour les personnes, ainsi que les règles d'exploitation spécifiques à mettre en œuvre dans ces ouvrages, notamment en cas d'évacuation.

Article 10

La documentation d'exploitation précise les dispositions relatives aux mouvements de manœuvre dans chaque site où ils sont exécutés autrement que de manière exceptionnelle, notamment la zone géographique concernée, les conditions de réalisation de ces mouvements, de circulation sur les voies de service comme sur les voies principales, ainsi que celles permettant le respect de la marche en manœuvre.

Article 11

La documentation d'exploitation précise :

- a) Les modalités relatives à l'élaboration et à la diffusion aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure concernés des avis mentionnés aux articles 25 à 27. Ces modalités garantissent l'information de toutes les entreprises ferroviaires et de tous les gestionnaires de l'infrastructure concernés ;
- b) Les dispositions particulières relatives à la circulation des trains acheminant des transports exceptionnels. Ces dispositions garantissent le respect des restrictions de circulation de ces trains et leur compatibilité avec les caractéristiques des installations fixes qu'ils empruntent, notamment en cas de changement de position du véhicule acheminant le transport exceptionnel durant le parcours du train ou de son chargement.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont responsables de l'information des agents concernés par ces avis.

Article 12

Le gestionnaire de chaque passage à niveau est responsable de la publication des modalités de manœuvre et de franchissement des passages à niveau par les entreprises ferroviaires.

Section 3 : transmission d'informations et communication entre acteurs du système ferroviaire

Article 13

Tout document, élément ou pièce intéressant la sécurité des circulations est conservé pendant une durée minimale d'une année.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure précisent dans leur système de gestion de la sécurité les conditions de conservation de ces documents, éléments ou pièces, et notamment de leurs communications de sécurité.

Article 14

Le rapport sur la sécurité objet de l'article 105 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé contient :

- a) Des informations sur la manière dont l'organisation atteint ses objectifs de sécurité et les résultats des plans de sécurité ;

- b) Un rapport sur la mise au point d'indicateurs nationaux de sécurité et des indicateurs de sécurité communs conformément à l'article 108 du même décret, dans la mesure où cela est pertinent pour l'organisation déclarante. Ces éléments doivent permettre d'analyser l'évolution de la sécurité ferroviaire sur le périmètre du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire en précisant les principaux accidents et les suites données ;
- c) Les résultats des audits de sécurité internes, notamment les analyses, les plans d'actions engagés ou à mettre en œuvre à titre correctif ou préventif ;
- d) Des observations sur les insuffisances et les dysfonctionnements des opérations ferroviaires et de la gestion de l'infrastructure qui peuvent présenter un intérêt pour l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, notamment une synthèse des informations fournies par les autres acteurs concernés conformément à l'article 100 du même décret ;
- e) Un compte rendu de la mise en œuvre des méthodes de sécurité communes pertinentes, ainsi que de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire.

Article 15

Sans préjudice du droit dont il dispose conformément à l'article 108 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut demander aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure que lui soient communiqués les indicateurs de sécurité particuliers suivants :

- a) Ceux qu'ils se sont engagés à suivre au titre de leur agrément de sécurité ou de leur certificat de sécurité unique ;
- b) Ceux associés à l'autorisation de mise en service, à l'autorisation de mise sur le marché ou à l'autorisation d'exploitation en tenant lieu d'un système ou d'un sous-système placé sous le contrôle des personnes précédemment citées ;
- c) Ceux demandés à la suite d'un manquement grave constaté à l'occasion d'un contrôle, d'un accident grave, d'un accident ou d'un incident concernant un élément du système ferroviaire placé sous le contrôle des personnes précédemment citées.

Chapitre III : Exigences relatives à l'exploitation

Section 1 : Personnel

Article 16

Les tâches de sécurité mentionnées à l'article 109 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé sont :

- a) La gestion des circulations ;

- b) La direction, ou l'exécution par un agent seul, des opérations d'entretien des installations fixes liées à la sécurité des circulations ;
- c) La direction, ou l'exécution par un agent seul, des opérations d'entretien des véhicules liées à la sécurité des circulations ;
- d) La gestion des installations d'énergie de traction électrique ;
- e) La mise en œuvre des mesures de sécurité aux passages à niveau ;
- f) La mise en œuvre des mesures de sécurité des circulations pendant les travaux sur les installations fixes ;
- g) La formation et la vérification des trains avant leur mise en circulation ;
- h) La réalisation de mouvements de manœuvre et l'accompagnement des trains ;
- i) La conduite des trains ;
- j) La mise en œuvre des mesures de protection du personnel vis-à-vis du risque ferroviaire ;
- k) L'organisation et le suivi de l'exploitation pour les tâches de sécurité reprises aux points a) à j) qui constituent une tâche de sécurité à part entière.

Article 17

La manœuvre des signaux et des autres installations de gestion des circulations est assurée exclusivement par des agents du gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations habilités à la tâche essentielle pour la sécurité dénommée « Manœuvrer les signaux et les autres installations de gestion des circulations ».

Par exception, la manœuvre d'installations de sécurité considérées comme simples peut être assurée en mode nominal de fonctionnement par des agents des entreprises ferroviaires ou des gestionnaires de l'infrastructure désignés et habilités à la tâche essentielle pour la sécurité dénommée « Utiliser des installations de sécurité simples ».

Les installations de sécurité désignées comme simples sont mentionnées dans la documentation d'exploitation.

Article 18

Le conducteur responsable de la circulation du train, en mode nominal, doit se trouver en tête dans le sens du mouvement.

Il doit disposer en cabine de conduite ou à proximité des agrès de signalisation et de protection en cas de présence d'un obstacle sur la voie.

Article 19

En cas de croisement ou de dépassement avec un autre train et lors de l'entrée et de la sortie d'un tunnel, le conducteur fait usage du dispositif d'avertissement sonore.

Il en est de même lorsqu'il se rend compte que l'approche de son train met en danger des personnes qui ne semblent pas prendre en temps utile les dispositions pour s'écarter.

Section 2 : Circulations

Article 20

L'emprunt d'un itinéraire non prévu est soumis à l'accord préalable des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure concernés hormis s'il s'agit d'un itinéraire équivalent publié dans la documentation d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations.

Le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations avise tout conducteur, avant le départ ou en cours de circulation, de la modification du service du train ou de son itinéraire lorsque celui-ci est différent d'un itinéraire équivalent publié. Le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations précise, le cas échéant, au conducteur que le nouvel itinéraire emprunte une voie de service.

Article 21

Le train ne doit pas circuler avec plus de trois minutes d'avance sur l'horaire prévu, sauf cas particulier précisé dans la documentation d'exploitation.

Article 22

La vitesse maximale autorisée en cas de défaillance totale des feux avant, telle que prévue aux points 4.1 et 4.2 de l'appendice B2 du règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16 mai 2019 susvisé, est de 30 km/h.

La vitesse maximale autorisée en cas de défaillance du dispositif d'avertissement sonore en cours de route, telle que prévue au point 6 de l'appendice B2 du règlement d'exécution (UE) 2019/773 susvisé, est de 30 km/h.

La vitesse maximale de la marche à vue prévue au point 9 du même appendice et de la marche en manœuvre est de 30 km/h.

Sur les lignes conventionnelles, en cours de circulation, lorsqu'une panne de l'équipement radio de bord est avérée, le conducteur ne doit pas dépasser la vitesse de 70 km/h pour un train de voyageurs et de 50 km/h pour un train de marchandises.

Article 23

L'arrêt d'un train de voyageurs ne doit pas s'effectuer sur un viaduc, dans un tunnel, une tranchée couverte ou toute autre partie de voie couverte ou bordée de parois susceptibles notamment d'empêcher l'évacuation des voyageurs dans de bonnes conditions ou l'intervention des services de secours, sauf impossibilité technique ou risque d'aggravation de la situation dans le cas où l'arrêt est reporté.

Article 24

Les mouvements de manœuvre rendus nécessaires par un besoin du dégagement du réseau sont exécutés sous la responsabilité du gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations.

Tout mouvement de manœuvre empruntant les voies principales est préalablement autorisé par le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations. Ce gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise réalisant le mouvement de manœuvre consignent chacun la date et l'heure de l'autorisation du mouvement de manœuvre ainsi que de l'engagement et du dégagement des voies principales utilisées pour la réalisation de ce mouvement de manœuvre.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure établissent leurs procédures relatives à l'exécution des mouvements de manœuvre y compris la détermination des paramètres de freinage applicables lorsque nécessaire.

Article 25

Sauf dans les cas prévus par la documentation d'exploitation, un train ne peut acheminer un transport exceptionnel qu'après que chaque gestionnaire de l'infrastructure a, à la demande de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure, effectué une étude de faisabilité de la circulation envisagée prenant en compte les possibilités physiques offertes par le réseau et l'impact de cette circulation sur l'utilisation des lignes qu'elle est susceptible d'emprunter.

La circulation d'un train destiné à acheminer un transport exceptionnel, autorisée après une étude de faisabilité, fait l'objet d'un avis du gestionnaire de l'infrastructure précisant les instructions techniques ou d'exploitation relatives à son exécution. Il s'applique, soit à un transport isolé, soit à une série de transports présentant les mêmes caractéristiques.

Lorsqu'un train acheminant un transport exceptionnel circule sur le réseau de plusieurs gestionnaires de l'infrastructure, il appartient à l'entreprise ferroviaire concernée de s'assurer de la nature de ce transport sur le réseau de chacun des gestionnaires de l'infrastructure concernés.

Les gestionnaires de l'infrastructure mettent en place les procédures permettant la circulation d'un train de transport exceptionnel sur leurs réseaux respectifs.

Article 26

La réduction prévue du gabarit d'une voie susceptible de diminuer les possibilités de circulation de trains acheminant des transports exceptionnels, notamment l'introduction d'un obstacle provisoire ou l'utilisation d'engins particuliers sur des chantiers le long de la voie, fait l'objet d'un avis de chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné.

Les autres modifications temporaires des installations fixes à porter à la connaissance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure font également l'objet d'avis de chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné.

Article 27

Tout transport exceptionnel incorporé dans un train fait l'objet :

- a) D'un repérage spécifique définissant notamment ses conditions d'acheminement et les restrictions particulières de manœuvre qui lui sont applicables ;
- b) D'une vérification de sa conformité aux instructions de l'avis du gestionnaire de l'infrastructure ;
- c) D'une information du conducteur.

Article 28

Les travaux effectués sur les installations fixes pendant l'exploitation du réseau, quels que soient leur objet ou leur importance, doivent être programmés, sauf en cas d'urgence ou d'incident.

Toute intervention sur les installations fixes compatible avec la circulation des trains est exécutée après que les mesures de sécurité adaptées à l'intervention réalisée ont été prises par le gestionnaire de l'infrastructure.

Il appartient au gestionnaire de l'infrastructure de déterminer si une intervention sur les installations fixes est compatible avec la circulation des trains. Dans le cas contraire, la circulation ferroviaire est interrompue, à l'exception des besoins propres aux travaux.

La circulation des trains ne peut reprendre, en observant les éventuelles réserves imposées par le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la maintenance, qu'après que toutes les activités et les prestations incompatibles avec la circulation des trains sont terminées et que rien ne s'oppose à cette circulation dans la zone où ont été réalisés les travaux.

Section 3 : Tunnels

Article 29

Le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations précise dans son système de gestion de la sécurité les procédures de programmation des trains transportant des marchandises dangereuses lui permettant d'éviter les croisements avec des trains réguliers de voyageurs ou les dépassements par ceux-ci dans les tunnels ferroviaires d'une longueur supérieure à 1 000 mètres.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure lui communiquent les informations portant sur les contraintes d'exploitation relatives au transport de marchandises dangereuses dans les tunnels concernés.

Article 30

Le gestionnaire de l'infrastructure précise dans son système de gestion de la sécurité les conditions minimales d'exploitation des tunnels ferroviaires à la suite de la perte d'un équipement de sécurité de l'ouvrage ayant un impact sur les conditions d'évacuation de cet ouvrage ou sur les conditions d'intervention des services de secours, ou ne permettant plus de donner l'assurance que la circulation des trains peut être réalisée en sécurité au niveau de l'ouvrage.

Chapitre IV : Règles relatives aux éléments du système ferroviaire

Section 1 : Dispositions communes

Article 31

Les installations fixes et les véhicules en exploitation sur le système ferroviaire à la date du 28 mars 2012 sont réputés satisfaire aux exigences les concernant.

Section 2 : Installations fixes

Article 32

Conformément à l'article 39 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, l'infrastructure ferroviaire doit permettre, de manière proportionnée à son usage, compte tenu du type de trafic, envisagé ou s'y déroulant, notamment de la vitesse maximale, du débit et de la charge à l'essieu, et des exigences prévues par le présent arrêté, de supporter et de guider les circulations ferroviaires, et de prévenir les risques ferroviaires.

Article 33

Tout équipement compris dans les installations fixes autre qu'une installation de signalisation ou un dispositif de contrôle-commande respecte les exigences suivantes :

- a) Des moyens de communication permettant d'entrer en contact avec les agents concernés de chaque gestionnaire de l'infrastructure sont mis à disposition des personnels pour les communications nécessaires à l'exploitation, et éventuellement du public en cas d'incident ou d'accident ; le gestionnaire de l'infrastructure définit les exigences concernant la disponibilité et l'utilisation des moyens qu'il met à disposition ;
- b) Afin de permettre la localisation des événements d'exploitation, un repérage est implanté le long des lignes.

Article 34

Chaque passage à niveau fait l'objet d'un repérage sur place à l'attention des conducteurs et des personnels du gestionnaire de l'infrastructure ainsi que d'une identification dans la documentation d'exploitation et dans les consignes opérationnelles.

Section 3 : Véhicules

Article 35

Les véhicules relevant des cas d'exclusion des spécifications techniques d'interopérabilité ou ceux pour lesquels il est choisi de ne pas appliquer une ou plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité, lorsque ce choix est permis par lesdites spécifications d'interopérabilité, sont réputés satisfaire les exigences essentielles au titre de la réglementation nationale.

Les documents techniques, les règles de l'art ou les recommandations définis par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire comme ayant valeur de moyen national acceptable de conformité donnent présomption de conformité aux exigences essentielles au titre de la réglementation nationale.

Les exigences essentielles relatives au sous-système « contrôle-commande et signalisation » pour la partie bord sont applicables aux matériels roulants utilisés pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien qui ont reçu une autorisation de mise sur le marché conformément aux dispositions du chapitre III du titre IV du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, à l'exception des matériels ayant reçu une autorisation visée à l'article 217 de ce même décret.

Article 36

En dehors des cas prévus à l'article 31, les véhicules réservés à un usage strictement historique ou touristique à des fins de conservation du patrimoine, dont l'utilisation est prévue

occasionnellement sur la partie du réseau exploité, et ayant circulé sur les voies du système ferroviaire, sont réputés satisfaire aux exigences les concernant, sous réserve que le détenteur du véhicule constitue un dossier technique tenu à disposition de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Ce dossier comprend :

- la preuve de la mise en service et l'historique de son exploitation ;
- la preuve de son entretien ;
- les données techniques ainsi que la description technique des éventuelles modifications apportées depuis la fin de l'exploitation de ce matériel ;
- les éléments permettant l'étude de compatibilité avec les installations fixes et les différentes réponses du gestionnaire de l'infrastructure aux études de compatibilité ;
- la désignation de l'entité en charge de l'entretien.

Le dossier technique est évalué par un organisme d'évaluation de la conformité désigné ou par une entreprise ferroviaire. Cette dernière dispose de compétences en matière d'entretien de véhicules et définit la procédure d'évaluation dans son système de gestion de la sécurité. L'entité évaluatrice doit s'assurer que les dispositions des articles 37 à 39 sont respectées. Cette assurance peut nécessiter des vérifications in situ. Si l'entité évaluatrice obtient cette assurance, elle délivre une attestation de conformité valable cinq ans.

L'attestation est renouvelée tous les cinq ans après vérification :

- que les éventuelles évolutions du véhicule par rapport au dossier initial n'ont pas d'impact défavorable sur la sécurité.
- du respect des dispositions des articles 37 à 39.

Pour la circulation de ces véhicules, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations s'assurent que les risques générés sur le système ferroviaire sont maîtrisés, en particulier que le matériel dispose d'une attestation de conformité en cours de validité et que les règles d'exploitation sont bien adaptées aux lignes empruntées. L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations décrivent dans leur système de gestion de la sécurité les règles spécifiques de circulation des trains historiques ou touristiques.

Article 37

Le dispositif de maintenance des véhicules réservés à un usage strictement historique ou touristique à des fins de conservation du patrimoine répond aux exigences suivantes :

- a) La politique en matière de maintenance est formalisée ; l'entité en charge de l'entretien, le détenteur, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure s'assurent, chacun pour ce qui le concerne, que cette politique est comprise et menée à tous les niveaux de son organisation. A cette fin, un dispositif permettant le suivi périodique des opérateurs par un agent d'encadrement est mis en place. Cet agent doit pouvoir :
- apprécier les connaissances techniques et professionnelles des opérateurs relevant de son suivi ;
 - juger, en situation, de leurs aptitudes à mettre en œuvre de manière fiable et efficace leurs connaissances techniques et professionnelles ;
 - exploiter les informations recueillies afin d'engager les actions correctives et préventives au sein de son unité telles que rappel de formation, évolution des méthodes de travail, et amélioration de l'outillage ou des procédures ;
 - assurer la traçabilité des actions et suivre l'évolution dans le temps du niveau de sécurité de son unité ;
- b) Les processus mis en œuvre en matière de formation, de qualification et de maintien de la qualification des personnels chargés des opérations de maintenance ou de contrôle de conformité sont formalisés ;
- c) Les règles de maintenance sont formalisées ;
- d) Les procédures permettant la traçabilité des opérations sont formalisées ;
- e) Les éléments constitutifs du dispositif de maintenance sont rassemblés au sein d'un dossier de maintenance.

Article 38

Un dispositif permettant de garantir la conformité des pièces de rechange approvisionnées aux spécifications techniques des matériels et aux normes de qualité ferroviaires, ainsi que la bonne conservation de ces pièces, est mis en œuvre.

Les modalités d'utilisation des installations, des outillages et des appareils de mesure et d'essais nécessaires à la maintenance du matériel sont formalisées.

La maintenance des installations et des appareils de mesure et d'essais importants ou complexes est organisée. Le schéma et les procédures de maintenance sont formalisés.

Article 39

Les données concernant l'historique des opérations de maintenance, y compris les échanges d'organes principaux tels que les essieux et les roues, et les réparations accidentelles, ainsi que les règles de maintenance utilisées au moment de la réalisation de chacune des opérations citées

ci-dessus sont conservés pendant une période au moins égale à la durée de vie des organes et du cycle de maintenance.

Article 40

Les véhicules utilisés pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des installations fixes, titulaires d'un agrément de circulation délivré par SNCF Réseau entre le 28 mars 2012 et le 15 juin 2019 et ayant circulé sur les voies du système ferroviaire, sont réputés satisfaire aux exigences les concernant, sous réserve que le détenteur du véhicule de travaux constitue un dossier technique tenu à disposition de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Ce dossier comprend :

- une copie de l'agrément de circulation délivré par SNCF Réseau et du dossier technique de circulation établi pour la demande d'agrément ;
- une déclaration précisant que le véhicule n'a pas fait l'objet de modification significative depuis son dernier agrément ;
- la preuve de son entretien, notamment de la réalisation des contrôles réalisés par SNCF Réseau aux fins de maintien de l'agrément de circulation.

Pour la circulation de ces véhicules, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure qui exploitent le matériel sous couvert de son autorisation s'assurent que les risques générés sur le système ferroviaire sont maîtrisés et que les règles d'exploitation sont bien adaptées aux lignes empruntées. L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure décrivent dans leur système de gestion de la sécurité les règles spécifiques de circulation de ces matériels.

Article 41

En application du 2 du point 7.4.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 du 27 mai 2016 susvisé, les véhicules autorisés à être mis en circulation pour la première fois et destinés uniquement à des services nationaux de transport ferroviaire peuvent déroger à l'obligation d'être équipé de l'ETCS, sauf lorsque la zone dans laquelle ils sont utilisés comprend plus de cent cinquante kilomètres d'un tronçon équipé ou devant être équipé d'un système ETCS dans les cinq ans suivant leur autorisation de mise en service.

Les dates d'équipement de l'ETCS à prendre en compte pour l'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent sont celles fixées par le plan national de mise en œuvre mentionné au point 7.4.4 de l'annexe du même règlement, dans sa version en vigueur au moment du dépôt du dossier.

Le plan national de mise en œuvre est mis à jour régulièrement et au moins tous les cinq ans à partir des informations communiquées par les gestionnaires de l'infrastructure concernés, qui doivent notamment fournir les précisions utiles sur la planification du déploiement de l'ETCS, et du démantèlement des systèmes de signalisation existants, sur les quinze ans à venir.

Chaque année, les gestionnaires de l'infrastructure concernés précisent dans leur documentation mise à disposition du public les dates de mise en service de l'ETCS et du démantèlement des systèmes de signalisation sur les six ans à venir.

Article 42

Ne peuvent bénéficier de la dérogation prévue à l'article 41 que les matériels qui ont été notifiés à la Commission européenne au titre de l'article 4 du règlement (UE) 2016/919 du 27 mai 2016 susvisé.

Leur mise en service doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2024.

Le dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché de ces véhicules comporte l'engagement par leur propriétaire, d'une part, de réaliser l'ensemble des études permettant leur équipement en ETCS dans des délais compatibles avec les dates de mise en service de l'ETCS sur les lignes sur lesquelles ils seront exploités et, d'autre part, de les équiper en ETCS avant les dates de mise en service de l'ETCS sur les lignes sur lesquelles ils seront exploités.

Il précise les lignes sur lesquelles le matériel sera exploité.

L'exploitation des véhicules concernés n'est pas permise en dehors de ces lignes.

Article 43

La mesure prévue par l'article 41 fait l'objet d'une information publiée par tout moyen par les gestionnaires de l'infrastructure concernés.

Ils prennent toute mesure utile pour assurer le respect des dispositions prévues à l'article 42. Ils en informent les utilisateurs par tout moyen.

Article 44

En cas de transfert des véhicules concernés par la dérogation prévue à l'article 41 à une autorité organisatrice de transport en application de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, celui-ci s'accompagne de l'engagement d'équipement en ETCS prévu par l'article 42.

Chapitre V : Gestion des risques et des situations d'urgence

Article 45

Toute installation de traction électrique doit pouvoir être mise hors tension d'alimentation afin de permettre une intervention sur ou à proximité de cette installation, notamment en cas de travaux ou d'incident.

En situation d'urgence, ou pour assurer la sécurité des personnes vis-à-vis du risque électrique, la coupure doit permettre de mettre hors tension toute installation de traction électrique par les moyens les plus rapides.

Article 46

Le signalement prévu au deuxième alinéa de l'article 100 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé est réalisé immédiatement.

L'information prévue au premier alinéa du même article est effectuée dans les meilleurs délais.

Article 47

Les agents du gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations chargés de prendre les mesures conservatoires prévues à l'article 103 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé sont identifiés par une attestation comportant les mentions obligatoires suivantes : nom, prénom et numéro d'identification de l'agent, date d'expiration de l'attestation et champs d'intervention territorial et fonctionnel.

Cette attestation est présentée, à leur demande, aux entreprises ferroviaires ou aux gestionnaires de l'infrastructure concernés par la mesure conservatoire.

Article 48

Dans le cas mentionné au I de l'article 103 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé ou en cas de réduction importante des capacités de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations informe le ministre chargé des transports et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire des dispositions nécessaires pour rétablir la circulation normale des trains dès que possible.

Chapitre VI : Dispositions transitoires et finales

Article 49

L'arrêté du 19 mars 2012 susvisé est ainsi modifié :

I. L'arrêté du 19 mars 2012 susvisé est abrogé, à l'exception de l'article 34 et de l'annexe VII.

II. L'article 34 est ainsi modifié :

1° Le premier, le deuxième, le troisième, le quatrième et le dernier alinéa sont supprimés ;

2° Au cinquième alinéa, les mots « Sans préjudice des dispositions prévues au IV de l'article 124 du présent arrêté, » sont supprimés.


III. L'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012 susvisé est ainsi modifiée :

1° L'article 2 est ainsi rédigé :

Article 2

Signal à main d'Autorisation de Mouvement (AuM) à l'usage exclusif du gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations

Le signal à main d'AuM est constitué :

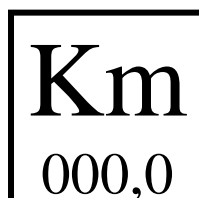
	<ul style="list-style-type: none">▪ le jour : par une palette verte et blanche élevée verticalement et balancée légèrement dans le sens transversal ;▪ la nuit : par le même geste effectué avec une palette verte et blanche dont la partie verte est allumée, ou, à défaut avec le feu vert d'une lanterne.
-------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2° L'article 509 est ainsi rédigé :

Article 509

Repérage des points de transition de la vitesse limite

En complément des indications figurant à la documentation d'exploitation, et lorsqu'ils ne coïncident pas avec des points remarquables (BV...), les points de transition de la vitesse limite d'une section de ligne sont repérés spécialement sur le terrain par une pancarte « Km... ».



Cette pancarte, non éclairée la nuit, de forme carrée, porte l'indication arrondie à l'hectomètre, en noir sur fond blanc, du point kilométrique correspondant.

Dans le sens de la vitesse décroissante, cette pancarte est précédée d'un TIV fixe à distance du type ordinaire, du type B ou du type C, selon la catégorie des trains concernés, ou à défaut par une pancarte spécifique « Transition de Vitesse » associée éventuellement à un TIV fixe de type B ou de type C.

Dans le sens de la vitesse croissante la pancarte « Km... » est utilisée isolément.



Cette pancarte, non éclairée la nuit, de forme carrée, annonce une transition de vitesse décroissante repérée par une pancarte « Km 000.0 » ou exceptionnellement un point facilement repérable. Elle est implantée quand un TIV de type ordinaire ne suffit pas à annoncer les taux de vitesses par catégorie de trains repris à la documentation d'exploitation.

Article 50

L'obligation pour les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires d'établir leurs procédures relatives à l'exécution des mouvements de manœuvre mentionnée au deuxième alinéa de l'article 24 entre en vigueur dans un délai d'un an à compter de la publication du présent arrêté.

L'article 34 entre en vigueur dans un délai d'un an à compter de la publication du présent arrêté pour les passages à niveau à l'usage exclusif de piétons.

Article 51

Le directeur des services de transport est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait, le 9 décembre 2021

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des services de transport,
A. VUILLEMIN

ANNEXE
Règles relatives au système de signalisation national

Article 1

Tout ordre ou information de sécurité délivré par la signalisation ne peut l'être que par un moyen figurant dans la présente annexe ou dans la documentation d'exploitation publiée par SNCF Réseau à la date de publication du présent arrêté.

Toutefois, la signalisation ne figurant que dans la documentation d'exploitation ne peut être appliquée hors des lignes ou sections de lignes sur lesquelles elle existe à la date de publication du présent arrêté.

La documentation d'exploitation fixe, sur les portions de lignes à « signalisation embarquée » sur lesquelles la vitesse autorisée ne dépasse pas 220 km/h, les conditions d'observation par le conducteur des ordres ou informations qui peuvent lui être délivrés par une signalisation au sol, en complément de ceux reçus par la signalisation embarquée.

La documentation d'exploitation précise les modalités spécifiques relatives à la superposition de la signalisation « ETCS » avec le système de signalisation national, ainsi que lors des transitions entre ces deux systèmes de signalisation.

La documentation d'exploitation précise les dispositions complémentaires à celles de la présente annexe à appliquer par les exploitants ferroviaires.

Article 2

Selon le type d'exploitation, la documentation d'exploitation précise :

- a) Les signaux de signalisation au sol dont les indications présentées doivent être répétées en cabine pour confirmer au conducteur, au moment opportun, par un signal sonore et/ou lumineux, l'état du signal franchi, ainsi que ceux équipés de signaux détonants ;
- b) Les dispositifs de contrôle-commande des trains qui complètent les équipements de signalisation, vis-à-vis des risques de non-respect de la signalisation, de nez à nez, d'engagement d'un point protégé et de dépassement de vitesse.

Le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations précise dans sa documentation d'exploitation les dispositifs mis en œuvre sur le système ferroviaire pour déclencher l'arrêt automatique des trains en cas d'action inappropriée de leur conducteur et leurs fonctions correspondantes.

Article 3

Les ordres et informations prescrits par la signalisation sont délivrés selon un ou plusieurs des moyens suivants :

- a) Par un système de communication visuelle ou sonore entre agents ; cette signalisation est dénommée « signalisation à main » ;
- b) Par une succession de signaux fixes ou mobiles installés le long des voies ; cette signalisation est dénommée « signalisation au sol » ;
- c) Par affichage dans la cabine de conduite des ordres ou informations de sécurité ; cette signalisation est dénommée « signalisation embarquée ». La circulation des trains à plus de 220 km/h ne peut s'effectuer qu'au moyen d'une telle signalisation.

Article 4

La signalisation au sol est installée face à la circulation à laquelle elle s'adresse, à gauche ou au-dessus de la voie.

Toute exception à ces exigences est indiquée clairement par une signalisation spécifique ou précisée dans la documentation d'exploitation.

La signalisation au sol est installée à un emplacement permettant sa perception et sa visibilité sans interruption depuis la cabine de conduite. Le gestionnaire de l'infrastructure définit les distances de visibilité permettant de répondre à cette exigence.

Lorsque, en raison des circonstances locales, il ne peut être satisfait aux dispositions du précédent alinéa, l'approche de la signalisation dont la visibilité est insuffisante est indiquée par une signalisation spécifique.

Pour observation de nuit ou en cas de visibilité réduite, un signal mécanique est réflectorisé ou éclairé, sauf lorsque la visibilité de ce signal est suffisante en raison des circonstances locales.

Article 5

Les ordres et les informations de sécurité délivrés par la signalisation concernent :

- a) L'autorisation de mouvement des trains ;
- b) Les conditions de circulation et l'espacement des trains ;
- c) Les arrêts pour la protection d'une partie de voie ;
- d) Les limitations de vitesse ;

- e) La traction électrique ;
- f) Les mouvements de manœuvres ;
- g) Les prescriptions particulières de conduite propres à des caractéristiques locales : passages à niveau, ouvrages d'art particuliers, quais, voies de réception, limites d'exploitation d'établissement, protection des tiers, indication de direction, annulation d'un signal.

Les ordres et les informations de sécurité délivrés par la signalisation doivent être non ambigus et compatibles entre eux. Ces ordres doivent être respectés immédiatement et sans interprétation.

Tout signal au sol pouvant prescrire l'arrêt est repéré. Son identification ainsi que ses conditions de franchissement éventuel doivent pouvoir être déterminées avec certitude, tant en situation normale qu'en situation dégradée.

Tout signal d'arrêt, de limitation de vitesse ou de traction électrique est précédé par une signalisation d'annonce ayant pour objet de permettre le respect de l'ordre prescrit par ce signal, sauf lorsque cet ordre peut être respecté par la seule observation du signal en raison des conditions de marche des trains en amont du signal.

Si après avoir rencontré un signal d'annonce d'arrêt ou un signal de ralentissement un conducteur observe un arrêt entre ce signal et le signal annoncé, il doit, lorsqu'il repart, se mettre en mesure de respecter les indications du signal annoncé.

La signalisation prescrivant l'arrêt pour la protection d'une partie de voie est installée de façon à réduire le risque d'un engagement accidentel du point à protéger compte tenu des caractéristiques de la ligne et des circulations.

Article 6

L'installation de supports destinés à délivrer des ordres ou des informations autres que ceux mentionnés à l'article 5 de la présente annexe, notamment ceux installés à la demande des entreprises ferroviaires avec l'accord du gestionnaire de l'infrastructure, ne doit gêner ni la perception ni la compréhension des ordres ou informations de sécurité prescrits par la signalisation en application de l'article 5 de la présente annexe. Le gestionnaire de l'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations publie la description et la signification de ces supports. Le gestionnaire de l'infrastructure veille à la cohérence de ces supports entre eux ainsi qu'à leur limitation au strict nécessaire.