PRÉVENTIONBTP
Un service OPPBTP

Article 4 de l'arrêté du 10 juillet 2026 relatif à la protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire ou guidé ou contribuant à leur exploitation

Date de mise à jour : 1 Janvier 2028

Notre analyse

Cet article fixe les règles permettant de déterminer la distance à partir de laquelle commence la zone dangereuse autour des voies. Pour information, les distances servant à la fixation des limites sont mesurées par rapport au bord extérieur du rail de la voie circulée.

Cette distance dépend notamment de la vitesse des véhicules et de l'effet de souffle qu'ils peuvent produire. Elle est normalement déterminée par le gestionnaire d'infrastructure et à défaut, ce sont les distances prévues dans l'annexe de l'arrêté qui s'appliquent. Par exemple :

-Vitesse ≤ 40 km/h → 1,25 m à partir du bord extérieur du rail.

-Vitesse > 40 et ≤ 160 km/h → 1,50 m.

-Vitesse > 160 et ≤ 200 km/h → 2 m.

-Vitesse > 200 et ≤ 220 km/h → 2 m.

Le gestionnaire doit communiquer ces distances aux employeurs, qui doivent s'assurer que les travailleurs concernés les connaissent.

A noter pour les lignes à grande vitesse, d'autres distances spécifiques sont prévues.

Article 4 de l'arrêté du 10 juillet 2026 relatif à la protection des travailleurs intervenant sur les systèmes de transport ferroviaire ou guidé ou contribuant à leur exploitation

Pour l'application des dispositions du II de l'article 6 du décret du 2 mai 2017 modifié susvisé, les valeurs de la distance limite de la zone dangereuse sont fixées en fonction des caractéristiques des véhicules de transport ferroviaire ou guidé en mouvement et de l'effet de souffle qu'ils peuvent générer en circulant à la vitesse limite maximale autorisée par section de ligne.
Les distances servant à la fixation des limites sont mesurées par rapport au bord extérieur du rail de la voie circulée.
Pour les voies ferrées relevant du décret du 27 mai 2019 ou du décret du 25 avril 2022 susvisés, les distances sont fixées par le gestionnaire d'infrastructure par application des spécifications techniques d'interopérabilité, après évaluation par un organisme d'évaluation conformément au règlement d'exécution du 30 avril 2013 susvisé.
Lorsque aucune spécification technique d'interopérabilité ne s'applique, ces distances sont fixées par le gestionnaire d'infrastructure après mesure de l'effet de souffle en se référant aux spécifications recommandées par la norme NF EN 14067-4 « Applications ferroviaires - Aérodynamique - Partie 4 : exigences et procédures d'essais pour l'aérodynamique à l'air libre », après évaluation par un organisme d'évaluation conformément au règlement d'exécution du 30 avril 2013 susvisé. Lorsque le gestionnaire d'infrastructure n'a pas fixé de distance servant à la fixation des limites de la zone dangereuse, les distances figurant en annexe du présent arrêté s'appliquent.
Pour les autres voies ferrées, notamment les systèmes de transport public guidé relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 susvisé, les voies ferrées locales relevant du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 susvisé et les chemins de fer à crémaillère, les distances sont fixées par le gestionnaire d'infrastructure ou l'exploitant.
Les valeurs de la distance limite de la zone dangereuse sont communiquées aux employeurs par le gestionnaire d'infrastructure ou l'exploitant par section de ligne, chacun en ce qui le concerne. L'employeur s'assure que les travailleurs concernés en ont connaissance.

Des outils utiles à la mise en oeuvre



SECUFER : de nouvelles règles pour la protection des travailleurs

Cliquez ici pour accéder à cet outil