

**Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics
guidés**

Version consolidée au 27 avril 2022

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câble et abrogeant la directive 2000/9/CE ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment son article L. 111-25 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 554-1 et R. 554-28 à R. 554-31 ;

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 5722-7-1 ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment ses articles L. 231-4 à L. 231-6 ;

Vu le code de la route ;

Vu le code du tourisme, notamment ses articles R. 342-5, R. 342-14 à R. 342-16 et R. 342-24 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1231-1, L. 1241-1, L. 1241-2, L. 1241-4, L. 1611-1 à L. 1614-3, L. 2000-1, L. 2111-9, L. 2112-1-1, L. 2112-4, L. 2142-3, L. 4321-1, L. 5351-2, R. 1241-31, R. 1612-2, R. 1613-2, R. 1614-1, R. 1621-12 et D. 1112-8 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles R. 472-3 et R. 472-4 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment son article L. 113-2 ;

Vu la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, notamment son article 137 ;

Vu le décret n° 92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées ;

Vu le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ;

Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

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

Vu le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu le décret n° 2010-687 du 24 juin 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'Etat dans la Région et les départements d'Ile-de-France, notamment son article 9 ;

Vu le décret n° 2010-1580 du 17 décembre 2010 relatif au service technique des remontées mécaniques et des transports guidés ;

Vu le décret n° 2014-1272 du 23 octobre 2014 relatif aux exceptions à l'application du délai de deux mois de naissance des décisions implicites d'acceptation sur le fondement du II de l'article 21 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) ;

Vu le décret n° 2014-1273 du 30 octobre 2014 relatif aux exceptions à l'application du principe « silence vaut acceptation » sur le fondement du 4° du I de l'article 21 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec

les administrations ainsi qu'aux exceptions au délai de deux mois de naissance des décisions implicites sur le fondement du II de cet article (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) ;

Vu le décret n° 2015-1408 du 5 novembre 2015 relatif aux exceptions à l'application du droit des usagers de saisir l'administration par voie électronique (ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie) ;

Vu le décret n° 2016-541 du 3 mai 2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés ;

Vu le décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en date du 14 décembre 2016 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 12 janvier 2017 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Titre IER : DISPOSITIONS COMMUNES (Articles 1 à 18)

Chapitre Ier : Dispositions générales (Articles 1 à 3)

Article 1

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Le présent décret fixe les règles de sécurité relative à la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport public guidés définis à l'article L. 2000-1 du code des transports à l'exclusion de :

- 1° Ceux dont le guidage n'est pas assuré par un dispositif mécanique ;
- 2° La partie non guidée du parcours de ceux dont les véhicules sont assujettis à suivre, sur une partie de leur parcours, une trajectoire déterminée ;
- 3° Ceux relevant exclusivement du champ d'application du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;
- 4° Ceux relevant exclusivement du champ d'application du décret du 30 mars 2017 susvisé ;
- 5° Ceux situés dans l'enceinte d'un établissement industriel ou commercial relevant du champ d'application du décret du 1er avril 1992 susvisé et à l'usage exclusif de celui-ci ;
- 6° Ceux relevant exclusivement du champ d'application du décret du n° 2019-245 du 27 mars 2019 relatif à la sécurité de la partie française de la liaison fixe trans-Manche et transposant le paragraphe 9 de l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.
- 7° Ceux relevant exclusivement du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Article 2

Modifié par Décret n°2021-207 du 24 février 2021 - art. 5

Au sens du présent décret, on entend par :

- 1° Système de transport public guidé : l'ensemble des éléments qui concourent au fonctionnement ou à l'usage d'un système de transport public guidé, tel que défini à l'article 1er, et notamment :
 - a) Les infrastructures (voies, ouvrages d'art, appareils de voie, quais et parties de station en interface avec le système de transport, installations techniques et de

sécurité, notamment les systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection notamment avec la voirie routière, installations fixes de traction électrique, de commande, de contrôle ou de communication) ;

b) Les véhicules ;

c) Les principes et règles d'exploitation, d'entretien ou de maintenance ;

- 2° Modification substantielle : toute modification d'un système de transport public guidé ou d'une partie de système de transport public existant, dès lors qu'elle modifie la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité prévu aux articles 38 et 68 ou, en l'absence d'un tel dossier, dès lors qu'elle conduit à un changement notable des fonctions de sécurité du système ou qu'elle nécessite l'emploi de technologies nouvelles ;
- 3° Tranche : toute partie du projet qui peut être conçue, réalisée et mise en service de façon autonome ;
- 4° Sous-système : toute partie du projet ou du système de transport réalisé faisant l'objet d'une analyse de sécurité individualisée ;
- 5° Engins de travaux : les équipements mobiles de construction et d'entretien, assurant l'approvisionnement en matériels ou matériaux nécessaires à la réalisation de travaux ou d'opération de maintenance sur les infrastructures du système de transport public guidé ;
- 6° Autorité organisatrice de transport : l'autorité territorialement compétente définie aux articles L. 1231-1, L. 1241-1, L. 1241-2, L. 1241-4, L. 2112-1-1 et L. 2112-4 du code des transports ou au deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales ;
- 7° Demandeur : l'autorité organisatrice de transport ou son représentant dûment désigné ;
- 8° Détenteur de l'infrastructure : la personne ou l'entité propriétaire de l'infrastructure ou titulaire d'un droit de disposition sur celle-ci, qui exploite ou fait exploiter cette infrastructure ;
- 9° Exploitant : toute entité, à l'exclusion des sous-traitants et des gestionnaires de voirie, assurant directement ou à la demande de l'autorité organisatrice des transports, l'exploitation de tout ou partie du système de transport ainsi que la gestion et la maintenance de celui-ci lorsque ces fonctions ne sont pas assurées par un gestionnaire d'infrastructure ;
- 10° Gestionnaire d'infrastructure : l'entité définie aux articles L. 2111-9 et L. 2142-3 du code des transports ;

- 11° Chef de file : l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure désigné par l'autorité organisatrice des transports ou par le détenteur de l'infrastructure de transport pour assurer la coordination de l'exploitation du système de transport en s'appuyant sur les différents exploitants et le gestionnaire d'infrastructure ;
- 12° Dirigeant responsable des évaluations : la personne compétente au sein d'un organisme qualifié pour signer le rapport de sécurité ;
- 13° Gestionnaire de voirie : l'autorité chargée de la voirie au sens du code de la voirie routière ;
- 14° Organisme qualifié : l'organisme agréé ou accrédité pour procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport public guidés ;
- 15° Système de gestion de la sécurité : l'ensemble de règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité ;
- 16° Règlement de sécurité de l'exploitation : les orientations du système de gestion de la sécurité qui font l'objet d'une transmission au préfet pour approbation ;
- 17° Règlement de police : les mesures de police destinées à assurer le bon ordre et la sécurité publique dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public telles que définies par l'article R. 2240-3 du code des transports ;
- 18° " Installation à câbles " : installation relevant du règlement (UE) 2016/424 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux installations à câbles et abrogeant la directive 2000/9/ CE.

Article 3

Tout nouveau système de transport public guidé ou toute partie d'un système existant est conçu, réalisé et, le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité à l'égard des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant, compte tenu de l'évolution des règles de l'art, ou à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes assurant des services ou fonctions comparables, compte tenu du retour d'expérience les concernant.

Chapitre II : Les organismes qualifiés (Articles 4 à 18)

Section 1 : Dispositions communes (Articles 4 à 8)

Article 4

L'organisme qualifié mentionné au second alinéa de l'article L. 1612-1 du code des transports est désigné par le demandeur.

Il est chargé d'évaluer, au besoin par des visites sur place, si la conception, la réalisation et l'exploitation du véhicule ou du système de transport public guidé permettent, tout au long de la vie de celui-ci, de respecter l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3.

Article 5

La sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport public guidé soumis aux dispositions des titres II, III, VI ou VII, à l'exclusion des installations à câble et des trains à crémaillère, est évaluée par un organisme qualifié pour ces systèmes ainsi que pour chacun des domaines pertinents au regard de ces systèmes ou de leurs modifications, énumérés ci-dessous :

- 1° Infrastructures ;
- 2° Contrôle commande et signalisation ferroviaire ;
- 3° Energie ;
- 4° Matériel roulant ;
- 5° Insertion urbaine des tramways.

Article 6

La sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport public guidé soumis aux dispositions du titre V est évaluée par un organisme qualifié pour ces systèmes.

Lorsque les systèmes mentionnés au premier alinéa comportent un tunnel d'une longueur de plus de 300 mètres, le recours à un organisme qualifié pour l'évaluation du domaine technique « infrastructures » est en outre requis.

Article 7

La sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des installations à câble et des trains à crémaillère soumis aux dispositions des titres II, IV ou VI est évaluée par un organisme qualifié pour une ou plusieurs des catégories d'installations suivantes :

1° Installations de téléphériques monocâbles (téléphériques à attaches fixes ou débrayables, double monocâble) ;

2° Installations de remontées mécaniques de technologie complexe ou spéciale (funiculaires, téléphériques bi-câbles, pulsés) ;

3° Trains à crémaillère.

Lorsque les installations à câble et des trains à crémaillère comportent un tunnel d'une longueur de plus de 300 mètres, le recours à un organisme qualifié pour l'évaluation du domaine technique « infrastructures » est en outre requis.

Article 8

I. - L'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport public guidés mentionnés aux articles 5 et 6 est réalisée par les organismes qualifiés agréés dans les conditions prévues à la section 2 ou accrédités dans les conditions prévues à la section 3.

L'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport public guidés mentionnés à l'article 7 est réalisée par les seuls organismes qualifiés agréés mentionnés à l'alinéa précédent.

II. - L'agrément délivré en application de l'article R. 342-5 du code du tourisme pour exercer les fonctions de maître d'œuvre pour une ou plusieurs catégories d'installations à câble et de trains à crémaillère mentionnés à l'article 7 vaut agrément pour évaluer la sécurité des installations correspondantes soumises aux dispositions des titres II, IV ou VI.

Section 2 : L'agrément des organismes qualifiés (Articles 9 à 12)

Article 9

Les organismes qualifiés sollicitant un agrément doivent satisfaire aux conditions suivantes :

1° Ne pas avoir fait l'objet, pour le ou les dirigeants responsables des évaluations, d'une condamnation inscrite au bulletin n° 3 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, d'un document équivalent ;

2° Ne pas avoir fait l'objet, dans l'année précédant la demande, d'une décision de retrait d'agrément pour l'un des systèmes mentionnés aux articles 5 à 7 ;

3° Fournir une attestation d'assurance pour l'activité exercée, au titre notamment de la responsabilité civile ;

- 4° Justifier de la présence en leur sein d'au moins une personne possédant une formation et une expérience professionnelle dans la conception, la réalisation, l'exploitation ou le contrôle technique du système de transport public guidé pour lequel l'agrément est sollicité et pouvant à ce titre exercer la fonction de dirigeant responsable des évaluations. L'expérience professionnelle requise est d'au moins huit années dans les quinze ans précédant la demande d'agrément ;
- 5° Justifier d'une organisation et de moyens, notamment techniques et humains, permettant d'assurer la qualité et l'objectivité des évaluations de la sécurité du système de transport public guidé pour lequel l'agrément est sollicité. La demande précise les moyens susceptibles d'être mis en œuvre pour chacun des domaines techniques et chacune des catégories d'installations dans lesquels l'organisme souhaite intervenir ;
- 6° S'engager à porter à la connaissance du ministre chargé des transports toute modification des éléments au vu desquels l'agrément a été délivré, notamment lorsque l'organisme ne peut plus s'assurer du concours de l'un des dirigeants responsables des évaluations désignés dans la décision d'agrément ou ne répond plus à la condition prévue au 5° pour un domaine technique ;
- 7° S'engager à respecter les règles prévues à l'article 16.

Lorsque la demande vise à renouveler un agrément arrivant au terme de sa validité, l'organisme qualifié fournit, outre les documents relatifs au respect des conditions énumérées aux 1° à 7°, un document retraçant le bilan de l'activité de l'organisme durant la période écoulée.

Lorsque la demande vise à modifier l'identité d'un ou des dirigeants responsables des évaluations, seuls les documents relatifs à la situation du ou des nouveaux responsables sont à fournir.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu des demandes d'agrément et la procédure de délivrance des agréments.

Article 10

Modifié par Décret n°2020-752 du 19 juin 2020 - art. 25

L'agrément est délivré par le directeur du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés pour une durée de cinq ans.

Lorsqu'un organisme qualifié bénéficiant d'un agrément souhaite procéder à d'autres missions d'évaluation que celles pour lesquelles il est agréé, la modification de l'agrément en cours pour y inclure ces nouvelles missions ne modifie pas la durée de validité de cet agrément.

L'agrément indique les systèmes de transport public guidés ainsi que le ou les domaines techniques ou la ou les catégories d'installations pour lesquels l'organisme peut procéder à des évaluations de sécurité.

Il précise, en outre, le nom du ou des dirigeants responsables des évaluations requis au titre du 4° de l'article 9, dans la limite de quatre.

Le silence gardé par le directeur du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés pendant plus de quatre mois sur une demande d'agrément vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet.

Article 11

L'agrément peut être délivré pour un ou plusieurs des domaines techniques mentionnés à l'article 5 ou pour une ou plusieurs des catégories d'installations mentionnées à l'article 7. Les organismes qualifiés concernés sollicitant cet agrément partiel doivent satisfaire aux conditions prévues à l'article 9. Toutefois, la condition de formation et d'expérience professionnelle mentionnée au 4° de cet article est appréciée uniquement au regard du ou des domaines techniques ou de la ou des catégories d'installations pour lesquels l'agrément est sollicité.

Article 12

Modifié par Décret n°2020-752 du 19 juin 2020 - art. 25

L'agrément peut être suspendu ou retiré par le directeur du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés lorsque l'organisme qualifié ne répond plus aux conditions posées pour sa délivrance.

En cas d'urgence, le directeur du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés peut suspendre immédiatement l'agrément d'un organisme pour une durée maximale de deux mois.

Section 3 : L'accréditation des organismes qualifiés (Articles 13 à 14)

Article 13

L'accréditation des organismes qualifiés est délivrée par l'instance nationale d'accréditation instituée par l'article 137 de la loi du 4 août 2008 susvisée, selon la norme NF pertinente ou toute version équivalente et selon les compétences spécifiques exigées pour l'évaluation des systèmes mentionnés aux articles 5 et 6.

Lorsque la demande d'accréditation ne porte que sur un seul des domaines techniques mentionnés à l'article 5, l'instance nationale d'accréditation apprécie les compétences au regard de ce seul domaine.

Article 14

Les organismes qualifiés accrédités désignent en leur sein, dans la limite de quatre, le ou les dirigeants responsables des évaluations, selon les critères prévus au 4° de l'article 9.

Section 4 : Exercice de la mission d'évaluation de la sécurité (Articles 15 à 18)

Article 15

I. - L'organisme qualifié agréé qui se voit confier une mission d'évaluation de la sécurité d'un système sans disposer de l'agrément pour l'ensemble des domaines techniques ou catégories d'installations dont relève le système ou la modification substantielle à évaluer peut faire appel à d'autres organismes qualifiés. Il est chargé de coordonner l'intervention des autres organismes dont la participation à la mission est requise pour couvrir ces domaines ou catégories. Il demeure seul compétent, par le biais de l'un de ses dirigeants responsables des évaluations, pour signer les rapports d'évaluation de la sécurité, avis ou attestations prévus par le présent décret et attester de la complétude des documents établis par les autres organismes participant à la mission.

Par dérogation au premier alinéa, la sécurité des installations à câble et des trains à crémaillère, à l'exception de ceux mentionnés au dernier alinéa de l'article 7, est évaluée par un seul organisme qualifié agréé.

II. - L'organisme qualifié accrédité qui se voit confier une mission d'évaluation de la sécurité peut faire appel à d'autres organismes qualifiés, sous réserve d'être accrédité pour l'ensemble des domaines techniques dont relève le système ou la modification substantielle à évaluer.

Article 16

Dans l'exercice de sa mission d'évaluation de la sécurité d'un système, l'organisme qualifié est indépendant du maître de l'ouvrage, du maître d'œuvre, du constructeur et de l'exploitant du système de transport qu'il évalue.

Un dirigeant responsable des évaluations d'un organisme qualifié ne peut établir un rapport, un avis, un diagnostic ou délivrer une attestation portant sur un système de transport à la conception ou à la réalisation duquel il a participé au cours des cinq années précédentes.

Article 17

Modifié par Décret n°2021-207 du 24 février 2021 - art. 5

Pour les installations à câble et les trains à crémaillère relevant du titre IV, un organisme qualifié agréé réalise les missions suivantes :

- 1° La description de l'organisation du projet ;
- 2° La vérification de l'adaptation du projet au terrain, notamment en ce qui concerne le choix d'emplacement des gares et pylônes et le type de système de sauvetage ;
- 3° La vérification de la cohérence générale de la conception du projet, y compris les conditions d'utilisation des sous-systèmes et des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2016/424 du 9 mars 2016 susvisé ;
- 4° La production du rapport de sécurité prévu par l'article 8 du règlement mentionné au 3° ;
- 5° La vérification de la conformité du projet à la réglementation technique et de sécurité mentionnée à l'article 98 ;
- 6° La direction des réunions de chantier et l'établissement de leurs comptes rendus ;
- 7° La vérification de la conformité de l'installation réalisée au projet adopté ;
- 8° La réception du génie civil, y compris le contrôle des essais réalisés sur site ;
- 9° La direction des essais probatoires de l'installation ;
- 10° L'établissement du dossier de sécurité prévu à l'article 38.

Outre les missions prévues aux 4° et 6° à 10° qui incombent normalement au maître d'œuvre, l'organisme qualifié peut également, par dérogation à l'article 16, réaliser d'autres missions relevant de la maîtrise d'œuvre. Ces autres missions sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

Article 18

L'activité des organismes qualifiés agréés peut faire l'objet de contrôles ou d'audits réalisés par les agents du ministère chargé des transports. Ces derniers peuvent, à ce titre, obtenir du maître de l'ouvrage et de l'organisme contrôlé tous documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement du contrôle et assister aux réunions et visites organisées par l'organisme dans le cadre de sa mission d'évaluation.

Titre II : SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS GUIDÉS URBAINS (Articles 19 à 48)

Chapitre I^{er} : Dispositions générales (Articles 19 à 24)

Article 19

Sont soumis aux dispositions du présent titre, les systèmes de transport public guidés assurant un transport public régulier de personnes autre qu'à vocation exclusivement touristique, historique ou sportive, dans le ressort de l'une des autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1241-1, L. 1241-2 et L. 1241-4 du code des transports ou au deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales.

Article 20

L'autorité organisatrice territorialement compétente est garante de la cohérence du système de transports publics guidés. A ce titre, elle s'assure de la coordination des différents acteurs et soumet les différents dossiers de sécurité au préfet.

Article 21

Les gestionnaires de voiries informent, préalablement et dans un délai suffisant, l'autorité organisatrice et l'exploitant de toutes les modifications qu'ils comptent apporter au domaine public routier ou autoriser conformément à l'article L. 113-2 du code de la voirie routière, susceptibles d'affecter la sécurité du système de transport.

L'autorité organisatrice s'assure que ces modifications seront réalisées dans le respect des conditions de sécurité définies au présent décret.

Article 22

En cas de coexistence de plusieurs exploitants ou d'un ou de plusieurs exploitants avec le gestionnaire d'infrastructure, un chef de file est désigné par l'autorité organisatrice qui informe le préfet de cette désignation.

Ce chef de file assure la coordination courante de l'exploitation du système de transport et en rend compte à l'autorité organisatrice ou au détenteur de l'infrastructure de transport. A ce titre, il a pour missions :

1° D'élaborer le plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 39 ;

2° De définir dans son règlement de sécurité de l'exploitation prévu à l'article 23 les dispositions relatives à la gestion des interfaces avec les autres exploitants et le

gestionnaire d'infrastructure. Ces dispositions sont soumises par le chef de file à la consultation des autres exploitants et du gestionnaire d'infrastructure. Elles s'imposent à eux après notification par le chef de file ;

3° De rédiger le rapport annuel commun prévu à l'article 92 ;

4° De rédiger le rapport circonstancié en cas d'accident ou d'incident grave ou de tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation en application des articles 89 et 90.

La responsabilité du chef de file ne se substitue pas à celle des autres exploitants et du gestionnaire d'infrastructure.

Article 23

Chaque exploitant et le gestionnaire d'infrastructure élaborent un système de gestion de la sécurité qui précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer, pendant toute la durée d'exploitation du système, la sécurité des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers.

Le système de gestion de la sécurité présente également le dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité par analyses, surveillances, essais et inspections.

Il décrit en outre les spécifications mises en œuvre pour l'exécution des tâches de sécurité ainsi que les mesures prises en matière de formation du personnel et d'organisation du travail afin de permettre le respect de la réglementation technique et de sécurité.

L'approbation du règlement de sécurité de l'exploitation vaut approbation des orientations du système de gestion de la sécurité.

Toute modification du règlement de sécurité de l'exploitation est soumise à l'approbation du préfet, lorsqu'elle n'est pas consécutive à une modification substantielle faisant l'objet d'une demande d'autorisation de mise en service dans les conditions prévues à l'article 26. La décision du préfet intervient dans un délai de deux mois après réception du dossier. A défaut de réponse dans ce délai, l'approbation est réputée refusée.

Le contenu minimal du règlement de sécurité de l'exploitation est précisé par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile.

Article 24

Nul ne peut être affecté à une tâche de sécurité pour laquelle il n'est pas habilité.

Le personnel chargé d'évaluer la sécurité relève de services distincts de ceux chargés de l'exécution. Il exerce ses fonctions en procédant par analyses, surveillances, essais ou inspections.

Le personnel d'exploitation affecté à une tâche de sécurité, en particulier les conducteurs, reçoit une formation adéquate et une habilitation dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixées par le règlement de sécurité de l'exploitation prévu à l'article 23.

Chapitre II : L'autorisation de mise en service (Articles 25 à 45)

Section 1 : Procédure d'autorisation (Articles 25 à 34)

Article 25

La mise en service d'un véhicule ou de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau ou ayant fait l'objet d'une modification substantielle est subordonnée à une autorisation délivrée par le préfet.

Article 26

Pour obtenir l'autorisation de mise en service, le demandeur soumet au préfet les dossiers suivants :

1° Lorsque la demande concerne exclusivement un véhicule :

- a) Au début de la phase de conception détaillée, le dossier de conception de la sécurité mentionné à l'article 35 accompagné du rapport d'évaluation établi par l'organisme qualifié en application de l'article 43.

Le dossier de conception de la sécurité est soumis pour avis au préfet. En l'absence de notification de l'avis dans les trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet, l'avis est réputé émis ;

- b) En vue de la mise en service du premier véhicule, la demande d'autorisation accompagnée du dossier de sécurité mentionné à l'article 38, du règlement de sécurité de l'exploitation prévu à l'article 23, du plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 39 et du rapport d'évaluation établi par l'organisme qualifié en application de l'article 44.

Le silence gardé par le préfet pendant plus de trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet vaut refus d'autoriser la mise en service ;

- c) S'il l'estime nécessaire et sauf disposition particulière dans l'autorisation de mise en service, le préfet peut exiger la production, au plus tard un an après la mise en service, du dossier de récolement de sécurité prévu à l'article 40 accompagné du rapport d'évaluation établi par l'organisme qualifié en application du dernier alinéa de l'article 44.

Le dossier de récolement de sécurité est présenté pour avis au préfet. En l'absence de notification de l'avis dans les trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet, l'avis est réputé émis ;

2° Dans tous les autres cas :

- a) Dès la phase initiale de définition du projet, lorsqu'il s'agit de création, d'extension de lignes ou d'automatisation du système, le dossier de définition de sécurité prévu à l'article 36.

Le dossier de définition de sécurité est soumis pour avis au préfet. En l'absence de notification de l'avis dans les trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet, l'avis est réputé émis ;

- b) Avant l'engagement des travaux de réalisation, le dossier préliminaire de sécurité mentionné à l'article 37 accompagné du rapport d'évaluation établi par l'organisme qualifié désigné en application de l'article 43.

Le dossier préliminaire de sécurité est soumis pour approbation au préfet. Le silence gardé par le préfet pendant plus de trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet vaut refus d'approuver le dossier préliminaire de sécurité.

L'approbation devient caduque si les travaux ne sont pas entrepris dans un délai de deux ans à compter de sa notification.

Les travaux de réalisation ne peuvent être engagés qu'après approbation du dossier préliminaire de sécurité.

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs tranches, un dossier préliminaire de sécurité peut être présenté pour chacune d'entre elles. La réalisation d'une tranche ne peut commencer qu'après l'approbation du dossier préliminaire de sécurité correspondant ;

- c) En vue de la mise en service, la demande d'autorisation accompagné du dossier de sécurité mentionné à l'article 38, du règlement de sécurité de l'exploitation prévu à l'article 23, du plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 39 et du rapport d'évaluation établi par l'organisme qualifié en application de l'article 44.

Le silence gardé par le préfet pendant plus de trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet vaut refus d'autoriser la mise en service ;

- d) S'il l'estime nécessaire et sauf disposition particulière dans l'autorisation de mise en service, le préfet peut exiger la production, au plus tard un an après la mise en service, du dossier de récolement de sécurité mentionné à l'article 40 accompagné du rapport d'évaluation établi par l'organisme qualifié en application du dernier alinéa de l'article 44.

Le dossier de récolement de sécurité est présenté pour avis au préfet. En l'absence de notification de l'avis dans les trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet, l'avis est réputé émis.

Article 27

Modifié par Décret n°2021-872 du 30 juin 2021 - art. 8

I.- Pour les installations à câble et les trains à crémaillère, un contrôleur agréé en application des dispositions de l'article L. 125-3 du code de la construction et de l'habitation exerce le contrôle technique sur la conception et l'exécution des fondations, ancrages et superstructures, à l'exclusion des parties mobiles ou sujettes à l'usure.

Ce contrôle est exercé dans le respect des règles et sous les peines fixées en matière de contrôle technique obligatoire par le code mentionné au premier alinéa.

II.- Pour les installations à câbles relevant du titre II, la mise en service des véhicules disposant d'un marquage CE apposé en application du règlement (UE) 2016/424 du 9 mars 2016 susvisé n'est pas soumise à l'avis du préfet mentionné au a du 1° de l'article 26.

Article 28

Le préfet fait connaître dans les deux mois suivant la réception de chacun des dossiers mentionnés à l'article 26 si celui-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis. A défaut, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

Des pièces complémentaires, y compris les résultats des tests et essais mentionnés à l'article 33, ainsi que des pièces modificatives peuvent être remises pendant l'instruction à la demande du préfet ou à l'initiative du demandeur. Dans ce cas, le préfet peut décider de proroger le délai d'instruction, pour une durée d'un mois maximum.

Le préfet peut suspendre à tout moment le délai d'instruction sur proposition du demandeur.

Article 29

Avant l'approbation du dossier préliminaire de sécurité et avant l'autorisation de mise en service, le préfet recueille l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité prévue par le décret du 8 mars 1995 susvisé lorsque le système de transport comporte un tunnel :

1° Soit d'une longueur supérieure à 300 mètres ;

2° Soit d'une longueur comprise entre 100 et 300 mètres, si les convois qui l'empruntent ont une capacité de plus de 500 voyageurs, sur la base de six voyageurs debout par mètre carré.

Les délais d'instruction mentionnés à l'article 26 sont alors majorés d'un mois.

Article 30

Lorsque la conception et le fonctionnement du système de transport, tels qu'ils ressortent des dossiers de sécurité mentionnés à l'article 26, impliquent des dérogations à la réglementation relative à la sécurité, le préfet en informe le ministre chargé des transports.

Article 31

La notification de l'autorisation de mise en service vaut approbation du dossier de sécurité prévu à l'article 38 et du règlement de sécurité de l'exploitation prévu à l'article 23.

Cette autorisation peut être assortie de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

Elle devient caduque si, dans un délai de six mois à compter de sa notification, aucun service de transport public n'a été réalisé.

Article 32

Toute circulation est interdite avant la mise en service.

Article 33

Par dérogation à l'article 32, des tests ou essais avec circulation du véhicule sans voyageurs, nécessaires à l'obtention d'une autorisation de mise en service, peuvent être réalisés.

Les tests ou essais présentant des risques pour les tiers, les riverains ou les utilisateurs du système font l'objet d'une demande d'autorisation par le demandeur auprès du préfet. Cette demande est accompagnée du rapport d'évaluation prévu à l'article 45. Il en est ainsi dans les cas suivants :

1° Essais sur la voie publique, notamment pour une phase de marche à blanc ou la formation des conducteurs ;

2° Essais à vide sur une ligne en exploitation.

Les essais avec des passagers, notamment pour des présentations commerciales, sont interdits.

Article 34

Lorsque des travaux sont réalisés sur un système en cours d'exploitation, une mise en service anticipée et provisoire peut être autorisée par le préfet.

Dans ce cas, le dossier préliminaire de sécurité prévu à l'article 37 précise les modalités de la mise en service anticipée, notamment celles relatives à l'information du préfet.

Section 2 : Contenu des dossiers de sécurité (Articles 35 à 42)

Article 35

Le dossier de conception de la sécurité d'un véhicule présente, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du véhicule, les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance envisagées pour le véhicule ainsi que, le cas échéant, le programme prévu d'essais et de tests, permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3 tout au long de la vie du véhicule, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, ainsi que de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le véhicule.

Article 36

Le dossier de définition de sécurité présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet ainsi que les risques de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement.

Il présente également les principaux enjeux en matière de sécurité ainsi que les éléments permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3.

Il indique les domaines que le demandeur entend confier à l'organisme qualifié.

Article 37

Le dossier préliminaire de sécurité présente, à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues ainsi que, le cas échéant, le programme d'essais et de tests, permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3 tout au long de la vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, ainsi que de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système.

Il présente le programme d'évaluation de la sécurité du système à réaliser au cours des phases de conception et de réalisation par un organisme qualifié et couvrant l'ensemble des questions de sécurité.

Il présente les solutions retenues en réponse aux observations et recommandations contenues dans le rapport mentionné à l'article 43.

Dans le cas d'une modification substantielle effectuée en cours d'exploitation ou d'une demande de mise en service anticipée, le dossier préliminaire de sécurité décrit les différentes phases de travaux susceptibles d'avoir des conséquences sur la sécurité du système, identifie les risques susceptibles d'être générés par les travaux de modification envisagés sur le système déjà exploité et présente le processus de maîtrise des risques associés.

L'approbation du dossier préliminaire de sécurité par le préfet peut être assortie de prescriptions et fixer les conditions particulières de suivi de la réalisation de travaux ainsi que les modalités de son information.

Article 38

Le dossier de sécurité présenté à l'appui de la demande d'autorisation de mise en service du véhicule ou de tout ou partie du système démontre que l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier de conception de sécurité ou le dossier préliminaire de sécurité, y compris, le cas échéant, celles fixées par le préfet, sont satisfaites.

A partir des caractéristiques techniques et fonctionnelles du véhicule ou du système de transport, de ses conditions d'exploitation et de maintenance ainsi que des résultats des tests et essais, le dossier de sécurité démontre également que l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3 pourra être atteint tout au long de la vie du véhicule ou du système et que les évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du dossier préliminaire de sécurité ne remettent pas en cause cet objectif.

Le dossier de sécurité décrit en outre les solutions retenues pour répondre aux observations exprimées par l'organisme qualifié dans les rapports mentionnés aux articles 43 et 44.

Article 39

Le plan d'intervention et de sécurité présente l'organisation interne mise en place pour intervenir sans délai en cas de survenance d'un événement affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé.

Il définit les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant et du gestionnaire d'infrastructure et indique les moyens susceptibles d'être mobilisés et ceux qui doivent demeurer disponibles.

Il prévoit également les modalités d'alerte des secours extérieurs et les conditions permettant d'assurer la communication avec ces secours et la coordination des différents moyens d'intervention.

Il peut être pris pour un secteur géographique donné.

En cas de coexistence de plusieurs exploitants ou d'un exploitant avec le gestionnaire d'infrastructure, un seul plan d'intervention et de sécurité est établi par le chef de file mentionné à l'article 22 avec le concours des différents exploitants et du gestionnaire d'infrastructure.

Le plan d'intervention et de sécurité est transmis par l'autorité organisatrice au préfet du département dans lequel est implanté le système.

Toute modification du plan d'intervention et de sécurité fait l'objet, préalablement à son application, d'une information du préfet du département dans lequel est implanté le système.

Article 40

Modifié par Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 - art. 212

Le dossier de récolement de sécurité a pour objet de mettre à jour le dossier de sécurité prévu à l'article 38, le cas échéant, après prise en compte des prescriptions de l'autorisation de mise en service.

Si le dossier de récolement requis n'a pas été transmis au préfet au plus tard un an après la mise en service, et sauf disposition particulière figurant dans cette autorisation, le préfet demande l'établissement du diagnostic de sécurité prévu à l'article 86.

Article 41

Les différents dossiers ayant trait à la sécurité indiquent les mesures particulières prises pour assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

Article 42

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu des dossiers de sécurité et du plan d'intervention et de sécurité.

Section 3 : Contenu des rapports d'évaluation de la sécurité (Articles 43 à 45)

Article 43

L'organisme qualifié établit un rapport d'évaluation de la sécurité qui est remis par le demandeur avec le dossier de conception de la sécurité mentionné à l'article 35 ou le dossier préliminaire de sécurité mentionné à l'article 37.

Ce rapport présente l'évaluation de la sécurité de la conception du véhicule ou du système et de celle de ses conditions d'exploitation au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter, assorties, le cas échéant, des observations que l'organisme qualifié estime nécessaire de formuler.

Dans le cas des véhicules soumis à réception au sens du code de la route, l'évaluation porte sur le dispositif de guidage et sur les interfaces entre ce dispositif et les autres composantes du véhicule, à l'exclusion des composantes relevant d'homologations et de contrôles techniques.

Article 44

Modifié par Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 - art. 212

L'organisme qualifié établit un rapport d'évaluation de la sécurité qui est remis par le demandeur avec le dossier de sécurité mentionné à l'article 38.

Ce rapport comprend les conclusions des vérifications effectuées au fur et à mesure de la réalisation des travaux, les attestations de conformité de la réalisation au dossier de conception de la sécurité ou au dossier préliminaire de sécurité ainsi que l'évaluation, au regard de l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3, de l'incidence des modifications du véhicule ou du système présenté dans le dossier de sécurité par rapport au dossier de conception de la sécurité ou au dossier préliminaire de sécurité.

Le cas échéant, il comprend également l'évaluation de la conformité de la réalisation du projet aux prescriptions énoncées dans l'avis sur le dossier de conception de la sécurité ou la décision d'approbation du dossier préliminaire de sécurité, ainsi que les observations que l'organisme qualifié estime nécessaire de formuler.

Ce rapport est actualisé lors du dépôt du dossier de récolement de sécurité prévu à l'article 40, notamment en cas d'écarts constatés par rapport au dossier de sécurité.

Article 45

L'organisme qualifié établit un rapport d'évaluation des précautions prises pour la réalisation des tests et essais prévus à l'article 33.

Ce rapport est joint à la demande d'autorisation.

Chapitre III : Dispositions spécifiques à l'Ile-de-France (Articles 46 à 48)

Article 46

Modifié par Décret n°2020-1007 du 6 août 2020 - art. 1 (V)

Pour l'application des dispositions du présent titre aux systèmes de transport public relevant de la compétence d'Ile-de-France Mobilités, les attributions confiées respectivement au préfet et à l'autorité organisatrice de transport sont exercées par le préfet de la région d'Ile-de-France et par Ile-de-France Mobilités.

Ile-de-France Mobilités peut déléguer aux maîtres d'ouvrage ou au gestionnaire d'infrastructure en tant que maître d'ouvrage conjoint, l'établissement :

- 1° Du dossier de définition de sécurité prévu à l'article 36 ;
- 2° Après l'adoption du schéma de principe défini à l'article R. 1241-31 du code des transports, du dossier préliminaire de sécurité prévu à l'article 37 ;
- 3° Du dossier de sécurité et du dossier de récolement de sécurité prévus aux articles 38 et 40.

En cas de coexistence de plusieurs maîtres d'ouvrage, Ile-de-France Mobilités demande, s'il y a lieu, à l'un des maîtres d'ouvrage de coordonner l'établissement des dossiers et de les lui transmettre.

L'exploitant établit le règlement de sécurité de l'exploitation et le plan d'intervention et de sécurité mentionnés aux articles 23 et 39.

S'il n'est pas désigné chef de file, le gestionnaire d'infrastructure mentionné à l'article L. 2142-3 du code des transports définit le référentiel d'interfaces entre lui et les exploitants ainsi que les dispositions de gestion de ces interfaces. Les maîtres d'ouvrage du système de transport ainsi que les exploitants doivent se conformer à ce référentiel et à ces modalités de gestion, notamment lors de la réalisation ou de la modification du système et lors de l'établissement du règlement de sécurité de l'exploitation et du plan d'intervention et de sécurité.

Les différents dossiers de sécurité sont transmis au préfet de la région d'Ile-de-France et aux préfets compétents en matière d'organisation des secours.

Les observations, avis, approbations et autorisations mentionnés aux articles 26 et 48 sont délivrés par le préfet de la région d'Ile-de-France, après avis du ou des préfets compétents en matière de direction des opérations de secours.

Le délai dont dispose le préfet compétent en matière de direction des opérations de secours pour notifier son avis au préfet de la région d'Ile-de-France est de deux mois à compter de la réception du dossier de définition de sécurité et de trois mois à compter de la réception du dossier préliminaire de sécurité ou du dossier de sécurité.

Avant l'approbation du dossier préliminaire de sécurité et avant l'autorisation de mise en service, le préfet de la région d'Ile-de-France recueille l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité dans le cas prévu à l'article 29. Si le tunnel dépasse la limite territoriale d'un département ou si le système comporte des tunnels implantés sur plusieurs départements, les commissions concernées siègent en séance unique sous la présidence du préfet coordonnateur ou d'un membre du corps préfectoral le représentant. Les délais mentionnés à l'article 26 sont alors majorés d'un mois.

Article 47

Modifié par Décret n°2020-1007 du 6 août 2020 - art. 1 (V)

Pour l'application des dispositions du présent titre à la conception, la réalisation et la mise en service des systèmes de transport public guidés du réseau de transport public du Grand Paris et pour leur application aux modifications affectant les parties de ce réseau déjà mises en service lorsqu'elles résultent de la réalisation des autres tronçons de ce réseau, les attributions confiées au préfet sont exercées par le préfet de la région d'Ile-de-France.

Les dossiers mentionnés aux articles 36 et 37 sont adressés et le cas échéant, complétés à la demande du préfet de la région d'Ile-de-France, par le maître d'ouvrage du système. Avant toute transmission au préfet, le maître d'ouvrage adresse pour avis les dossiers précités au gestionnaire d'infrastructure et à Ile-de-France Mobilités.

Le délai de deux mois mentionné au premier alinéa de l'article 28 est ramené à un mois.

Les observations, avis, approbations et autorisations mentionnés à l'article 26 sont délivrés par le préfet de la région d'Ile-de-France, après avis du préfet compétent en matière de direction des opérations de secours. Lorsque le projet est situé sur plusieurs départements, cet avis est donné par un préfet coordonnateur désigné par arrêté du Premier ministre.

Les différents dossiers de sécurité sont transmis au préfet de la région d'Ile-de-France et au préfet compétent en matière de direction des opérations de secours.

Le délai dont dispose le préfet compétent en matière de direction des opérations de secours pour notifier son avis au préfet de la région d'Ile-de-France est de deux mois à compter de la réception du dossier de définition de sécurité et de trois mois à compter de la réception du dossier préliminaire de sécurité ou du dossier de sécurité.

Avant l'approbation du dossier préliminaire de sécurité et avant l'autorisation de mise en service, lorsque le système de transport comporte un tunnel d'une longueur supérieure à 100 mètres, le préfet compétent en matière de direction des opérations de secours recueille l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité du

département sur lequel est implanté le tunnel préalablement à la notification de son avis au préfet de la région d'Ile-de-France. Si le tunnel dépasse la limite territoriale d'un département ou si le système comporte des tunnels implantés sur plusieurs départements, les commissions concernées siègent en séance unique sous la présidence du préfet coordonnateur ou d'un membre du corps préfectoral le représentant. Les délais mentionnés à l'article 26 sont alors majorés d'un mois.

Article 48

Par dérogation à l'article 26, pour les engins de travaux circulant sur les lignes A et B du réseau express régional d'Ile-de-France, le respect des conditions techniques d'admission des véhicules posées par les règles d'exploitation particulières publiées et établies par SNCF Réseau au titre de l'article 10 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale prévue à l'article 44 du même décret valent autorisation de mise en service sur le système de transport public guidé soumis au présent décret, sous réserve de l'approbation par le préfet d'Ile-de-France d'un dossier technique de sécurité.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu du dossier technique de sécurité mentionné au premier alinéa, qui comprend notamment la copie de l'autorisation prévue à l'article 44 du décret du 19 octobre 2006 susvisé si elle a été délivrée, la description du véhicule, l'étude des écarts techniques et d'utilisation et le rapport d'évaluation de l'organisme qualifié.

Le préfet fait connaître dans les deux mois suivant la réception du dossier si celui-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis. A défaut, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

Le silence gardé par le préfet pendant plus de trois mois suivant la date à laquelle le dossier est réputé complet vaut refus d'approuver la mise en service.

Lorsque la mise en service du véhicule a des conséquences sur les conditions d'intervention des secours en tunnel répondant aux critères de longueur et de capacités définis à l'article 29, le préfet recueille l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité. Le délai mentionné à l'alinéa précédent est alors majoré d'un mois.

Titre III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SYSTÈMES MIXTES (Articles 49 à 58)

Article 49

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Sont soumis aux dispositions du présent titre les systèmes de transports publics guidés dont les véhicules entrent, pour une partie de leur parcours, dans le champ d'application de la procédure d'autorisation de mise sur le marché prévue par 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 ou le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs et, pour l'autre partie, sont soumis aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret.

Article 50

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Ces systèmes sont soumis, pour la partie de leur parcours effectuée sur l'un des réseaux relevant du champ d'application du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susmentionné ou du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs, aux dispositions réglementaires applicables à ces réseaux et, pour l'autre partie de leur parcours, aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret.

Article 51

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Lorsqu'il est nécessaire pour assurer le passage des circulations d'une partie du parcours vers l'autre, un sous-système de transition comprend l'ensemble des éléments structurels et opérationnels qui permettent de couvrir les risques engendrés par la partie du parcours relevant du champ d'application du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susmentionné ou du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs sur la partie du parcours soumise aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret et vice versa.

Ce sous-système de transition ne fait pas l'objet d'une autorisation mais les dossiers qui lui sont dédiés contribuent à obtenir l'approbation des dossiers de sécurité relevant des réglementations applicables à chaque réseau.

Article 52

Modifié par Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 - art. 212

Toute modification ne concernant qu'une des deux parties du parcours et n'affectant pas l'autre partie du parcours est soumise à la réglementation applicable à la partie du parcours concernée.

Toute modification requiert la réalisation d'une analyse des risques croisés et l'établissement des dossiers conformément aux dispositions de l'article 55.

Article 52-1

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

La mise en service d'un véhicule sur un système mixte qui ne possède d'autorisation ni sur la partie du parcours soumise aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret ni sur la partie du parcours relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susmentionné ou du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs entraîne le dépôt d'une demande d'autorisation et donne lieu à l'établissement des dossiers prévus à l'article 54.

La mise en service d'un véhicule sur un système mixte qui possède déjà une autorisation sur une des deux parties du parcours entraîne le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation uniquement pour la partie sur laquelle le véhicule n'est pas encore autorisé. La procédure d'autorisation est celle applicable sur la partie non encore autorisée.

Article 52-2

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Toute modification du véhicule considérée comme substantielle sur la partie de son parcours soumises aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret et nécessitant une nouvelle autorisation dans les conditions prévues à l'article 170 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susmentionné pour la partie soumise à ce décret ou par le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs pour la partie soumise au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 entraîne le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation pour chacune des deux parties du parcours et donne lieu à l'établissement des dossiers prévus à l'article 54.

Article 53

Le préfet et l'établissement public de sécurité ferroviaire sont respectivement compétents pour contrôler le respect de la réglementation applicable sur la partie du réseau relevant de leur compétence.

Ils peuvent associer l'autre autorité lorsque ce contrôle porte sur le sous-système de transition.

Article 54

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Pour l'obtention d'une autorisation de mise sur le marché au sens du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ou au sens du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs et d'une autorisation de mise en service au sens du présent décret dans les cas prévus au premier alinéa de l'article 52-1 et à l'article 52-2, le véhicule circulant sur un système mixte fait l'objet d'un dossier commun aux deux réseaux en vue de l'obtention de ces autorisations. Ce dossier commun est transmis au préfet par le demandeur au sens du présent décret et par le demandeur au sens du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ou à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans les conditions prévues aux articles 157 à 163 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ou à l'article 14 du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs. Il comporte les éléments du dossier de sécurité prévu aux titres II, V, VI et VII du présent décret et les éléments prévus au titre IV du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, y compris les articles du titre IV du même décret applicables au titre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Dans les cas prévus au premier alinéa de l'article 52-1 et à l'article 52-2, le dossier de conception de la sécurité au sens du présent décret comporte les éléments du dossier de pré-engagement prévu à l'article 23 du règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 susvisé ou ses évolutions ultérieures ou les éléments prévus par l'arrêté du ministre chargé des transports mentionné à l'article 24 du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Dans le cas où un dossier commun est établi, le dossier préliminaire de sécurité et le dossier de sécurité du système mixte prévus aux articles 37 et 38 n'intègrent pas le véhicule.

Article 55

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Pour autoriser chaque partie nouvelle, renouvelée, réaménagée au sens de l'article 170 ou 200 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ou au sens du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs nécessitant une nouvelle autorisation ou substantiellement modifiée au sens du présent décret, l'autorité organisatrice transmet au préfet les dossiers suivants dès lors que le sous-système de transition prévu à l'article 51 du présent décret fait l'objet d'une évolution :

- 1° Un dossier d'analyse des risques croisés au plus tard au moment du dépôt du dossier préliminaire de sécurité ou du dépôt du dossier de conception de la sécurité si seuls les véhicules sont substantiellement modifiés ;
- 2° Un dossier de clôture des risques croisés au plus tard au moment du dépôt du dossier de sécurité.

Article 56

Modifié par Décret n°2021-261 du 10 mars 2021 - art. 5

Les dossiers mentionnés à l'article 55 font l'objet d'un avis du préfet sur instruction conjointe du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés ou, en Ile-de-France, de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France, et de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

En cas de silence du préfet, l'avis est réputé émis dans le délai de deux mois.

Des pièces complémentaires, y compris les résultats de tests et essais, ainsi que des pièces modificatives peuvent être remises pendant l'instruction à la demande du service chargé de l'instruction ou de l'établissement public de sécurité ferroviaire ou à l'initiative du demandeur. Dans ce cas, le préfet peut décider de proroger le délai d'instruction mentionné à l'alinéa précédent pour une durée d'un mois maximum.

Le préfet peut assortir son avis de prescriptions dont la prise en compte dans les dossiers ayant trait à la sécurité de chaque partie de parcours est vérifiée par le service chargé de l'instruction ou par l'établissement public de sécurité ferroviaire, lors de l'instruction de ces dossiers.

NOTA :

Conformément à l'article 7 du décret n° 2021-261 du 10 mars 2021, ces dispositions entrent en vigueur le 1er avril 2021.

Article 57

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 26

Pour tout système mixte nouveau ou nécessitant une nouvelle autorisation, la mission d'évaluation de la sécurité est assurée par un seul organisme qui répond à la fois aux exigences, en tant qu'organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 de la Commission européenne concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009, prévues à l'article 67 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, y compris lorsque l'article 67 de ce décret est applicable au titre de l'article 2 du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs, et à celles définies à l'article 8-I du présent décret. Cet organisme vérifie notamment la cohérence d'ensemble du sous-système de transition du point de vue de la sécurité. A ce titre, il doit disposer d'une accréditation couvrant l'ensemble des domaines techniques relatifs aux systèmes ferroviaires.

A l'issue de sa mission, l'organisme établit les rapports d'évaluation de la sécurité conformément à la réglementation applicable pour chaque partie du réseau. Pour ce qui concerne le véhicule et le sous-système de transition, il établit un rapport commun aux deux parties de réseaux.

Article 58

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise les dispositions du présent titre.

Titre IV : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX INSTALLATIONS À CÂBLE ET AUX TRAINS À CRÉMAILLÈRE ASSURANT UN TRANSPORT PUBLIC À VOCATION EXCLUSIVEMENT TOURISTIQUE, HISTORIQUE OU SPORTIVE (Articles 59 à 60)

Article 59

Sont soumises aux dispositions du présent titre les installations à câble et les trains à crémaillère qui assurent un transport public de personnes à vocation exclusivement touristique, historique ou sportive.

Article 60

Les systèmes définis à l'article 59 sont soumis aux dispositions du titre II, à l'exclusion des articles 24, 35, 36 et 40.

Les missions assignées à l'autorité organisatrice de transport sont assurées par le détenteur de l'infrastructure de transport considérée.

Le règlement de police de l'exploitation est joint au dossier de sécurité et l'autorisation de mise en service vaut approbation de ce règlement.

Toute modification susceptible d'affecter la sécurité des systèmes fait l'objet d'une déclaration au préfet au moins un mois avant sa mise en œuvre, accompagnée d'une analyse d'impact de la modification sur le système et son environnement.

Si cette modification revêt un caractère substantiel, le préfet la soumet, dans un délai ne pouvant excéder un mois, à la procédure d'autorisation prévue à l'article 26.

Titre V : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS À VOCATION TOURISTIQUE OU HISTORIQUE (Articles 61 à 73)

Article 61

Sont soumis aux dispositions du présent titre les systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique, à l'exclusion des installations à câble et des trains à crémaillère relevant du titre IV.

Article 62

Pour les systèmes mentionnés à l'article 61, les missions assignées à l'autorité organisatrice de transport sont assurées par le détenteur de l'infrastructure de transport considérée.

En cas de coexistence de plusieurs exploitants, un chef de file est désigné conformément aux dispositions de l'article 22.

Article 63

La mise en service de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau ou substantiellement modifié est subordonnée à une autorisation délivrée par le préfet.

Pour obtenir cette autorisation, le demandeur soumet au préfet les dossiers suivants :

- 1° Avant l'engagement des travaux de réalisation, le dossier préliminaire de sécurité mentionné à l'article 67. Lorsque la mise en place de tout ou partie d'un système de transport public guidé nouveau ne nécessite pas de travaux de construction ou de modifications substantielles, le demandeur est dispensé de soumettre ce dossier préliminaire au préfet ;
- 2° En vue de la mise en service, le dossier de sécurité mentionné à l'article 68, accompagné du règlement de sécurité de l'exploitation prévu à l'article 69, du plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 71 et du règlement de police de l'exploitation, établi par l'exploitant, défini au 17° de l'article 2.

Article 64

Modifié par Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 - art. 212

Les dossiers mentionnés à l'article 63 sont instruits dans les conditions prévues aux articles 26, 28 et 29.

Article 65

L'approbation par le préfet du dossier préliminaire de sécurité peut être assortie de prescriptions et fixer, en tant que de besoin, les conditions particulières du suivi de leur réalisation et les modalités de son information.

L'approbation devient caduque si les travaux ne sont pas entrepris dans un délai de deux ans à compter de sa notification.

Article 66

La notification de l'autorisation de mise en service vaut approbation du dossier de sécurité, du règlement de sécurité de l'exploitation et du règlement de police de l'exploitation.

Cette autorisation peut être assortie de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

Elle devient caduque si, dans un délai d'un an à compter de sa notification, aucun service de transport public n'a été réalisé.

Article 67

Le dossier préliminaire de sécurité présente, à partir d'une analyse des risques générés par l'environnement du système de transport, les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance ainsi que, le cas échéant, le programme de tests et essais, permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3 tout au long de la vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés et d'en réduire les conséquences, ainsi que de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système.

Les travaux de réalisation ne peuvent être engagés qu'après approbation de ce dossier préliminaire.

Dans le cas d'une modification substantielle effectuée en cours d'exploitation, le dossier préliminaire de sécurité comporte une analyse des risques créés par les travaux de modification envisagés sur le système déjà exploité, ou, à défaut, une description des différentes phases de travaux susceptibles d'avoir des conséquences sur le système, ainsi que le processus d'analyse et de maîtrise des risques associés.

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs tranches, un dossier préliminaire de sécurité peut être présenté pour chacune d'entre elles. La réalisation d'une tranche ne peut commencer qu'après l'approbation du dossier préliminaire de sécurité correspondant.

Article 68

Le dossier de sécurité présenté à l'appui de la demande d'autorisation de mise en service de tout ou partie du système démontre que l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier préliminaire de sécurité, le cas échéant complétées des prescriptions édictées par le préfet, sont satisfaites.

A partir des caractéristiques techniques et fonctionnelles du véhicule ou du système de transport, de ses conditions d'exploitation et de maintenance ainsi que des résultats des tests et essais, le dossier de sécurité démontre également que l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3 pourra être atteint tout au long de la vie du véhicule ou du système et que les évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du dossier préliminaire de sécurité ne remettent pas en cause cet objectif.

Article 69

Chaque exploitant élabore un système de gestion de la sécurité dont les orientations sont approuvées par le préfet.

Le système de gestion de la sécurité précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer, pendant toute la durée de l'exploitation du système, la sécurité des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers.

Il prévoit également la désignation d'une personne référente pour la sécurité de l'exploitation.

Il décrit en outre les spécifications qui seront mise en œuvre pour l'exécution des tâches de sécurité ainsi que les mesures qui seront prises en matière de formation du personnel et d'organisation du travail afin de permettre le respect de la réglementation technique et de sécurité.

L'approbation du règlement de sécurité de l'exploitation vaut approbation des orientations du système de gestion de la sécurité.

Article 70

Toute modification du règlement de sécurité de l'exploitation est soumise à l'approbation du préfet, lorsqu'elle n'est pas consécutive à une modification substantielle faisant l'objet d'une demande d'autorisation de mise en service dans les conditions prévues à l'article 26. La décision du préfet intervient dans un délai de deux mois après réception du dossier. A défaut de réponse dans ce délai, l'approbation est réputée refusée.

Article 71

Le plan d'intervention et de sécurité présente l'organisation interne mise en place pour intervenir sans délai en cas de survenance d'un événement affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé.

Il définit les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant et indique les moyens susceptibles d'être mobilisés et ceux qui doivent demeurer disponibles.

Il prévoit également les modalités d'alerte des secours extérieurs et les conditions permettant d'assurer la communication avec ces secours et la coordination des différents moyens d'intervention.

Article 72

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise les modalités d'application du présent titre, notamment le contenu et les modalités d'instruction des dossiers de sécurité, du règlement de sécurité de l'exploitation, du plan d'intervention et de sécurité et du règlement de police de l'exploitation.

Article 73

Le demandeur désigne un organisme qualifié conformément aux dispositions du I de l'article 8.

Avant l'engagement des travaux de réalisation, l'organisme qualifié établit le rapport d'évaluation sur la sécurité prévu à l'article 43 qui est remis par le demandeur avec le dossier préliminaire de sécurité.

En vue de la demande d'autorisation de mise en service, l'organisme qualifié agréé ou accrédité établit le rapport d'évaluation sur la sécurité prévu à l'article 44 qui est remis par le demandeur avec le dossier de sécurité.

Titre VI : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX AUTRES SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS (Articles 74 à 75)

Article 74

Les systèmes de transport public guidés qui ne sont pas régis par les dispositions des titres II à V et du titre VII sont soumis aux dispositions du titre II, sous réserve des modalités particulières d'application édictées par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile.

Article 75

Modifié par Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 - art. 212

Les missions assignées à l'autorité organisatrice de transport sont assurées par le détenteur de l'infrastructure de transport considérée, sauf si l'autorité compétente au sens de l'article L. 2121-3 du code des transports exerce ces missions.

En cas de coexistence de plusieurs exploitants, un chef de file est désigné en application de l'article 22.

Titre VII : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS SUPPORTANT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DU TRANSPORT DE PERSONNES (Articles 76 à 78)

Article 76

Sont soumis aux dispositions du présent titre :

- 1° Les systèmes de transport public guidés supportant du transport de marchandises et de personnes qui auraient relevé, en l'absence de marchandises, des systèmes de transport régis par le titre II ;
- 2° Les systèmes de transports publics guidés supportant du transport de marchandises et de personnes qui auraient relevé, en l'absence de marchandises, des systèmes de transport régis par les titres V et VI.

Article 77

Le système de transport public guidé mentionné au 1° de l'article 76 est autorisé selon les dispositions du titre II.

En cas de coexistence de plusieurs exploitants assurant du transport de marchandises et de personnes, un chef de file est désigné par l'autorité organisatrice ou le détenteur de l'infrastructure de transport pour exercer les missions mentionnées à l'article 22.

Article 78

Pour les systèmes de transport public guidés mentionnés au 2° de l'article 76 :

- 1° Les autorisations avant engagement des travaux sont délivrées et la mise en service de ces travaux, hors véhicule, est autorisée conformément aux dispositions des titres V et VI ;
- 2° Le règlement de sécurité de l'exploitation de l'exploitant de transport de personnes est approuvé et les matériels roulants de transport de personnes sont autorisés conformément aux dispositions des titres V et VI ;
- 3° Le plan d'intervention et de sécurité est élaboré conformément aux dispositions des titres V et VI ;
- 4° Les missions d'évaluation sont assurées par un organisme qualifié au titre de l'article 45 du décret du 19 octobre 2006 susvisé et du I de l'article 8 du présent décret. Cet organisme vérifie notamment la cohérence d'ensemble du système au regard des exigences de sécurité. A l'issue de sa mission, il établit un rapport conformément aux articles 43 à 45 du présent décret ;

5° Les exploitants de transport de marchandises sont soumis à l'obligation d'élaborer le système de gestion de la sécurité en application de l'article 4 du décret du 30 mars 2017 susvisé et les matériels roulants de transport de marchandises sont admis et entretenus conformément aux articles 14 et 15 du même décret ;

6° En cas de coexistence de plusieurs exploitants assurant du transport de marchandises et de personnes, un chef de file est désigné par l'autorité organisatrice ou le détenteur de l'infrastructure de transport.

Par dérogation à l'article 22, les missions du chef de file ne comportent pas :

- a) La rédaction du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation prévu à l'article 92. Seul l'exploitant de transport de personnes rédige ce rapport en précisant les interfaces avec l'exploitant de transport de marchandises conformément au dernier alinéa de l'article 92 ;
- b) La rédaction du rapport circonstancié en cas d'accident ou d'incident grave ou de tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation prévu aux articles 89 et 90. L'exploitant concerné rédige ce rapport en précisant les interfaces conformément à l'article 91.

Titre VIII : CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION (Articles 79 à 95)

Article 79

Modifié par Décret n°2020-1007 du 6 août 2020 - art. 1 (V)

I.- Sont soumis aux dispositions du présent titre, les systèmes relevant des titres II à VI, ceux mentionnés au 1° de l'article 76 ainsi que les exploitants de transport de personnes des systèmes mentionnés au 2° de ce même article.

II.- Pour les systèmes de transport public guidés mentionnés au 1° de l'article 76, les exploitants de transport de marchandises sont soumis à un audit externe en application des dispositions du chapitre III du décret du 30 mars 2017 susvisé.

Pour les systèmes de transport public guidés mentionnés au 2° de l'article 76 :

1° Les exploitants de transport de marchandises sont soumis aux dispositions des articles 17 à 25 du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

2° Les exploitants assurant à la fois le transport de personnes et le transport de marchandises sont soumis à un audit externe en application des dispositions du chapitre III du décret du 30 mars 2017 susvisé ;

3° Le rapport de visite établi par l'organisme d'inspection prévu au chapitre III du décret du 30 mars 2017 susvisé est transmis au préfet.

En cas d'accident ou d'incident grave ou de tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation, les exploitants concernés, mentionnés au présent II, rédigent le rapport circonstancié en précisant les interfaces, conformément à l'article 91.

III.- Pour l'application des dispositions du présent titre aux systèmes de transport public relevant de la compétence d'Ile-de-France Mobilités, les attributions confiées respectivement au préfet et à l'autorité organisatrice de transport sont exercées par le préfet de la région d'Ile-de-France et par Ile-de-France Mobilités.

Article 80

En cas de coexistence de plusieurs exploitants, un chef de file est désigné dans les conditions mentionnées à l'article 22.

Article 81

L'autorité organisatrice de transport, l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure, le chef de file et le gestionnaire de voirie veillent, chacun pour ce qui le concerne, à ce que, pendant toute la durée de l'exploitation, le niveau de sécurité vis-à-vis des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit maintenu.

Article 82

Lorsqu'elle a l'intention de changer d'exploitant, l'autorité organisatrice de transport en informe le préfet du département dans lequel est implanté le système, ainsi que le gestionnaire d'infrastructure et le chef de file.

Article 83

Pour les systèmes relevant du titre IV et V, le règlement de police éventuellement modifié est approuvé dans les mêmes conditions que celles prévues pour le règlement de sécurité de l'exploitation.

Article 84

Le préfet peut faire procéder à tout moment à des visites de contrôle de l'exploitant, du gestionnaire d'infrastructure ou du chef de file ainsi que des installations, aux fins notamment de vérifier le respect des dispositions du règlement de sécurité de l'exploitation et, le cas échéant, de la réglementation technique de sécurité mentionnée à l'article 98.

Les agents effectuent ces visites dans les conditions fixées par les dispositions du titre Ier du livre VII de la première partie de la partie législative du code des transports. Ils peuvent demander communication de tous documents ou pièces nécessaires à la conduite de ces vérifications.

Article 85

Le préfet peut demander à l'exploitant, au gestionnaire d'infrastructure, au chef de file ou à l'autorité organisatrice de transport de remédier à tout défaut ou à toute insuffisance du système de transport ou de son exploitation en matière de sécurité, chacun pour ce qui le concerne, et imposer des mesures restrictives d'exploitation.

Article 86

Le préfet peut demander à l'exploitant, au gestionnaire d'infrastructure, au chef de file ou à l'autorité organisatrice de transport de faire procéder à un diagnostic de la sécurité du système par un organisme qualifié :

- 1° En cas de défaut ou d'insuffisance du système de transport ou de son exploitation en matière de sécurité ;
- 2° Lorsque le dossier de récolement prévu à l'article 40, le rapport annuel prévu à l'article 92, ou le dossier de sécurité prévu à l'article 105 n'a pas été remis ou si le contenu de ces dossiers est insuffisant pour juger du maintien du niveau global de sécurité mentionné à l'article 3.

Article 87

Si la sécurité lui paraît compromise, notamment si l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure ou le chef de file ne se conforme pas aux prescriptions du règlement de sécurité de l'exploitation ou à la réglementation technique de sécurité mentionnée à l'article 98, le préfet met en demeure l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure ou le chef de file, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de remédier à ces carences et de présenter ses observations.

A défaut de réponse de l'exploitant, du gestionnaire d'infrastructure ou du chef de file, ou si les réponses sont jugées insuffisantes, le préfet impose des mesures restrictives d'exploitation ou ordonne la suspension de l'exploitation.

En cas de danger immédiat, la décision du préfet peut intervenir sans mise en demeure préalable.

Le préfet autorise la reprise de l'exploitation ou la levée des restrictions dès que les conditions de sécurité sont rétablies.

L'autorité organisatrice de transport est parallèlement informée de toutes les étapes de cette procédure.

Article 88

Lorsque la situation le nécessite, l'exploitant et le gestionnaire d'infrastructure mettent en œuvre le plan d'intervention et de sécurité et prennent les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels d'exploitation et des tiers.

Ils prennent, en liaison avec l'autorité organisatrice de transport et le chef de file, les mesures nécessaires pour que la reprise de l'exploitation s'effectue dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Ces mesures sont prises en concertation avec les autorités chargées des opérations de secours ou des enquêtes judiciaires et administratives.

Article 89

Tout accident ou incident grave affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé est porté sans délai à la connaissance du préfet, de l'autorité organisatrice de transport, du chef de file et du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure. Cette information porte notamment sur le déroulement de cet accident ou incident et sa gravité.

Dans un délai de deux mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'accident ou incident grave, l'exploitant ou le chef de file adresse un rapport circonstancié sur cet événement au préfet et à l'autorité organisatrice de transport. Le rapport analyse les causes

et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés ainsi que les mesures prises afin d'éviter son renouvellement.

Toutes les entités mentionnées à l'article 81 fournissent les informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident ou incident grave.

Le préfet peut, le cas échéant, demander à l'exploitant ou au chef de file de soumettre, à ses frais, cette analyse à un organisme qualifié.

Le préfet peut soumettre la remise en service du système à son autorisation et demander que tous les éléments nécessaires lui soient fournis pour s'assurer du rétablissement du niveau de sécurité du système.

Article 90

Tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé est porté à la connaissance du préfet, de l'autorité organisatrice de transport et du chef de file par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure.

Le préfet peut demander à l'exploitant ou au chef de file de lui adresser, dans un délai de deux mois, un rapport circonstancié sur cet événement.

Article 91

Pour les systèmes de transports publics guidés mentionnés au 2° de l'article 76, l'exploitant concerné est tenu d'établir le rapport circonstancié prévu aux articles 89 et 90 en cas d'accident ou d'incident grave ou pour tout autre événement affectant la sécurité de l'exploitation. Ce rapport précise les interfaces. Pour les exploitants de transports de marchandises, ce rapport vaut rapport circonstancié au titre des dispositions de l'article 25 du décret du 30 mars 2017 susvisé.

Article 92

L'exploitant ou le chef de file établit un rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système qui comporte notamment une partie relative à l'accidentologie, une partie relative au contrôle interne, une partie relative aux évolutions du système et une partie relative à un plan d'actions unique envisagé pour maintenir et améliorer la sécurité du système.

Les entités mentionnées à l'article 81 contribuent à la rédaction de ces parties, chacun pour ce qui le concerne.

L'autorité organisatrice de transport transmet au préfet compétent ce rapport, accompagné de son avis sur le plan d'actions qu'il contient.

En cas d'insuffisance du rapport, le préfet peut demander la réalisation du diagnostic de sécurité prévu à l'article 86.

Pour les systèmes relevant du titre IV, l'exploitant est dispensé de la rédaction du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système.

Pour les systèmes mentionnés au 2° de l'article 76, le rapport annuel est rédigé par l'exploitant de transport de personnes. Il décrit les interfaces avec l'exploitant de transport de marchandises.

Article 93

Afin de vérifier leur état de fonctionnement et d'entretien, les installations à câble et les trains à crémaillère font l'objet de contrôles réalisés par les personnes agréées mentionnées aux articles R. 342-14 à R. 342-16 du code du tourisme.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités d'exécution de ces contrôles.

Article 94

Dans tous les cas prévus au présent titre, le préfet peut demander des éléments complémentaires d'information.

Article 95

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise les modalités d'exécution du présent titre.

Titre IX : DISPOSITIONS DIVERSES (Articles 96 à 100)

Article 96

Lorsqu'un système de transport public guidé excède les limites territoriales d'un département, le préfet qui coordonne l'ensemble des attributions dévolues par le présent décret, y compris celle concernant l'avis requis en matière de direction des opérations de secours, est le préfet du département dans lequel se situe la plus grande longueur de l'ensemble des systèmes de transport public guidés relevant de l'autorité organisatrice de transport ou de l'organisateur considéré.

Le ministre chargé des transports peut déroger au principe énoncé au premier alinéa, en confiant ces attributions au préfet d'un autre département.

Article 97

Lorsqu'un système de transport public guidé comprend un tunnel dépassant la limite d'un département ou plusieurs tunnels implantés sur plusieurs départements, les commissions départementales prévues à l'article 29 siègent en séance unique sous la présidence du préfet compétent en application de l'article 96.

Article 98

La réglementation technique et de sécurité applicable aux systèmes de transports publics guidés régis par le présent décret est précisée par arrêté du ministre chargé des transports.

Article 99

En complément des mesures prévues aux articles R. 554-28 à R. 554-31 du code de l'environnement pour assurer dans l'immédiat et à long terme la conservation et la stabilité des ouvrages ainsi que la sécurité des personnes, un contrôleur technique régi par les dispositions législatives de la section 7 du chapitre 1er du titre 1er du livre 1er du code de la construction et de l'habitation est présent pendant toute la durée des travaux effectués à proximité d'ouvrages souterrains destinés à la circulation des véhicules d'un système de transport public guidé, aux frais du responsable du projet au sens de l'article R. 554-1 du code de l'environnement.

Article 100

A modifié les dispositions suivantes

Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 1 (VT)

Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 44 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 45 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 46 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 47 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 48 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 50 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 51 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 54 (VT)
Modifie Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 - art. 55 (VT)
Titre X : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES (Articles 101 à 109)

Article 101

A abrogé les dispositions suivantes :

-Décret n° 2003-425 du 9 mai 2003

Art. 75, Sct. TITRE Ier : PRINCIPES GÉNÉRAUX., Art. 1, Art. 2, Art. 3, Sct. Chapitre Ier : Les experts et organismes qualifiés agréés, Art. 3-1, Art. 3-2, Art. 3-3, Art. 3-4, Art. 3-5, Art. 3-6, Art. 3-7, Art. 3-8, Art. 3-9, Sct. Chapitre II : La Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés, Art. 3-10, Art. 3-11, Sct. TITRE II : SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS GUIDÉS EN ILE-DE-FRANCE ET DANS UN PÉRIMÈTRE DE TRANSPORTS URBAINS., Art. 4, Sct. Chapitre Ier : Conception et réalisation, Sct. Section 1 : Dispositions générales., Art. 5, Sct. Section 2 : Dossier de définition de sécurité., Art. 13, Art. 14, Art. 15, Sct. Section 3 : Dossier préliminaire de sécurité., Art. 16, Art. 17, Art. 18, Art. 19, Art. 20, Sct. Section 4 : Dossier de sécurité et mise en exploitation commerciale., Art. 21, Art. 22, Art. 23, Art. 24, Art. 25, Art. 26, Sct. Chapitre II : Exploitation, Sct. Section 1 : Dispositions générales., Art. 27, Sct. Section 2 : Règlement de sécurité de l'exploitation., Art. 28, Art. 29, Art. 30, Sct. Section 3 : Plan d'intervention et de sécurité., Art. 31, Art. 32, Art. 33, Sct. Section 4 : Réévaluation périodique de la sécurité., Art. 34, Art. 35, Sct. Section 5 : Dispositions relatives aux personnels, à l'exploitation, à la maintenance et au contrôle., Art. 36, Art. 37, Sct. Chapitre III : Contrôle de l'Etat., Art. 38, Art. 39, Art. 40, Art. 41, Art. 42, Sct. Chapitre IV : Dispositions diverses., Art. 43, Art. 44, Art. 45, Sct. TITRE III : SYSTÈMES MIXTES., Art. 46, Art. 51, Sct. TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX REMONTÉES MÉCANIQUES ASSURANT UN TRANSPORT PUBLIC À VOCATION EXCLUSIVEMENT TOURISTIQUE, HISTORIQUE OU SPORTIVE, Art. 52-1, Sct. TITRE V : SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS À VOCATION TOURISTIQUE OU HISTORIQUE, Sct. Chapitre Ier : Définition et champ d'application., Art. 56, Sct. Chapitre II : Exigences de sécurité et autorisations., Art. 57, Art. 58, Art. 59, Art. 60, Art. 61, Art. 62, Art. 63, Sct. TITRE VI : DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES AUX AUTRES SYSTÈMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉS., Art. 64, Sct. TITRE VII : DISPOSITIONS DIVERSES., Art. 65, Art. 66, Art. 69, Art. 70, Art. 70-1, Art. 71, Art. 74

A modifié les dispositions suivantes :

-DÉCRET n° 2015-1408 du 5 novembre 2015

Art. Annexe 1

A modifié les dispositions suivantes :

-Code de la sécurité intérieure
Art. R732-9, Art. R741-44
A modifié les dispositions suivantes :

Décret n° 2014-1272 du 23 octobre 2014

Art. Annexe

Décret n° 2014-1273 du 30 octobre 2014

Art. Annexe

-Arrêté du 25 juin 1980
Art. GA 46
-Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003
Art. 4
A modifié les dispositions suivantes :

-Code du tourisme.
Art. R342-24
A modifié les dispositions suivantes :

-Code des transports
Art. R1612-2, Art. R1613-2, Art. R1614-1, Art. D1112-8
-Code de l'urbanisme
Art. R472-3, Art. R472-4

VI.-La référence au décret du 9 mai 2003 mentionné au I est remplacée par la référence au présent décret dans toutes les autres dispositions réglementaires.

Article 102

Le présent décret entre en vigueur le 1er avril 2017.

Article 103

Les projets pour lesquels un dossier préliminaire de sécurité a été transmis au préfet antérieurement à la date d'entrée en vigueur du présent décret restent régis pour leur conception, leur réalisation et leur mise en service par les dispositions du décret du 9 mai 2003 mentionné au I de l'article 101.

Pour le contrôle de l'exploitation, ils sont soumis aux dispositions du présent décret.

Article 104-1

Création Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 - art. 212

Pour les projets de systèmes de transport public guidés relevant, pour une partie de leur parcours, des dispositions du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2016 avant son abrogation et non soumis aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 :

- 1° L'approbation du préfet sur le dossier préliminaire de la sécurité est réputé émise sur la partie du parcours relevant du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 si l'Etablissement public de sécurité ferroviaire a approuvé ce dossier ;
- 2° L'avis du préfet sur le dossier de définition de la sécurité est réputé émis sur la partie du parcours relevant du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 si l'Etablissement public de sécurité ferroviaire a émis un avis sur ce dossier ;
- 3° L'avis du préfet sur le dossier de définition est réputé émis sur l'ensemble du parcours si un avis a été émis pour la partie du parcours relevant du présent décret et dans le cas où un dossier de définition de la sécurité n'est pas requis au titre du décret n° 2006-1279.

Article 105

Modifié par Décret n°2021-207 du 24 février 2021 - art. 5

Pour tout système de transport public guidé en service non soumis au présent décret à la date de son entrée en vigueur :

I.-1° Le dossier de sécurité mentionné aux articles 38 et 68 est présenté dans un délai de deux ans.

En cas de non-respect de ce délai, le préfet peut demander de faire procéder au diagnostic de sécurité prévu à l'article 86.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise la composition du dossier de sécurité mentionné au présent 1° ;

2° Le règlement de sécurité de l'exploitation mentionné à l'article 23 est présenté dans un délai de deux ans.

L'exploitant adresse au préfet, dans un délai de deux mois, un document tenant lieu de règlement provisoire de sécurité de l'exploitation. Le préfet peut assortir son approbation de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

II.- Par dérogation au I, le dossier de sécurité n'est pas exigible pour les installations à câbles relevant du titre IV.

Article 106

Pour les systèmes de transport public guidés relevant du titre V :

1° Le règlement de sécurité de l'exploitation modifié pour désigner la personne référente en application de l'article 69 est adressé au préfet, conformément à l'article 70, dans un délai de deux ans après l'entrée en vigueur du présent décret ;

2° Le premier rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système prévu à l'article 92 est celui portant sur l'année 2018.

Article 107

Les règlements de sécurité d'exploitation approuvés avant la date d'entrée en vigueur du présent décret valent approbation des orientations des systèmes de gestion de la sécurité au sens de l'article 23.

Article 108

Les dispositions des plans d'intervention et de sécurité actuellement en vigueur demeurent applicables jusqu'à leur plus prochaine modification.

Article 109

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 30 mars 2017.

Bernard Cazeneuve
Par le Premier ministre :

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,
Ségolène Royal

Le ministre de l'intérieur,
Matthias Fekl

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,
Alain Vidalies