

**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**

Version consolidée au 27 avril 2022

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,

Vu le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil ;

Vu le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 ;

Vu le règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil ;

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

Vu le règlement (UE) n° 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ;

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

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations « CE » et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification « CE » des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission ;

Vu la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;

Vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte) ;

Vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ;

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

Vu la décision n° 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil ;

Vu la décision n° 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ;

Vu la décision d'exécution (UE) n° 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission ;

Vu le code de la commande publique, notamment ses articles R. 2182-4 et R. 2311-5 ;

Vu le code de la consommation, notamment son article L. 433-4 ;

Vu le code pénal, notamment son article R. 610-1 ;

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1612-1 à L. 1614-3, L. 2211-1 à L. 2211-6, L. 2201-1, L. 2201-2, L.2221-1, L. 2221-7-1, L. 2221-8, L. 5352-3, R. 1621-12 et R. 5351-1 à 5352-5 ;

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° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'équipement, des transports et du logement du premier alinéa de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

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° 2007-934 du 15 mai 2007 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat portant sur les remontées mécaniques et les tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme ;

Vu le décret n° 2008-1401 du 19 décembre 2008 relatif à l'accréditation et à l'évaluation de conformité pris en application de l'article 137 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie ;

Vu le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ;

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° 2017-393 du 24 mars 2017 relatif au régime de la durée du travail du personnel roulant effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière ;

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 le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des systèmes de transport public guidés ;

Vu le décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains ;

Vu le décret 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 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur de la marine marchande en date du 21 mars 2019 ;

Vu l'avis n° 2019-024 de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en date du 18 avril 2019 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 9 mai 2019 ;

Vu l'avis de la Commission intergouvernementale de la liaison fixe trans-Manche en date du 15 mai 2019 ;

Vu la saisine de la Commission intergouvernementale de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre la France et l'Espagne (façade méditerranéenne) en date du 15 avril 2019 ;

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

Décète :

## Titre IER : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### Article 1

Modifié par Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 - art. 27

Le présent décret fixe les dispositions relatives à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire tel qu'il est défini à l'article L. 2201-1 du code des transports.

Sont exclus du champ d'application du présent décret :

- 1° Les infrastructures ferroviaires situées dans l'enceinte d'un établissement à l'usage exclusif de celui-ci et relevant du décret du 1er avril 1992 susvisé, ainsi que les véhicules utilisés exclusivement sur ces infrastructures ;
- 2° Les voies ferrées locales et les véhicules utilisés uniquement sur ces voies relevant du champ d'application du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 susvisé. Cette exclusion s'applique également lorsque ces mêmes voies ferrées sont empruntées par des trains à vocation touristique ou historique transportant des personnes ;
- 3° Les infrastructures à écartement métrique, réservées à un usage strictement local et séparées sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire ainsi que les véhicules amenés à y circuler ;
- 4° Les systèmes réservés à un usage strictement historique ou touristique ;
- 5° Les infrastructures légères utilisées occasionnellement par des véhicules ferroviaires lourds dans les conditions d'exploitation des systèmes ferroviaires légers, lorsque c'est nécessaire à des fins de connectivité pour ces véhicules ;
- 6° Les infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs ou de transport de voyageurs et de marchandises relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022, et qui ont été désignées par le ministre chargé des transports conformément à l'article 3 du même décret, ainsi que les véhicules utilisés uniquement sur ces infrastructures ;
- 7° Les véhicules principalement utilisés sur les infrastructures ferroviaires légères mais équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section confinée et limitée des infrastructures ferroviaires lourdes à des fins de connectivité uniquement. La circulation de ces véhicules fait l'objet de règles d'exploitation particulières prévues à l'article 15 du présent décret ;
- 8° La partie de la concession du tunnel sous la Manche située en territoire français.

Lorsqu'un système est soumis à la fois au présent décret et au décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 susvisé, des modalités de coordination des procédures d'autorisation de ce système sont définies par le titre III du décret du 30 mars 2017.

## Article 2

Au sens du présent décret, on entend par :

1° « Gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises.

Constituent notamment des gestionnaires de l'infrastructure sur le réseau ferré national, outre les entités ou entreprises mentionnées à l'article L. 2111-1 du code des transports, les titulaires d'une convention mentionnée au dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du même code lorsque celle-ci prévoit, dans les conditions prévues à l'article 14 du décret du 5 mai 1997 susvisé, la qualité de gestionnaire d'infrastructure du titulaire ou en tout état de cause lorsqu'elle confie à celui-ci la rédaction de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières et la gestion opérationnelle des circulations ;

2° « Entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10 du code des transports, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et, toute autre entreprise répondant aux mêmes éléments précédemment cités, à l'exception de la licence ; ce terme d'entreprise ferroviaire recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;

3° « L'Etablissement public de sécurité ferroviaire » : l'autorité nationale de sécurité mentionnée aux articles L. 2221-1 et suivants du code des transports et dont les missions relatives à la sécurité ferroviaire sont définies par le décret du 28 mars 2006 susvisé ;

4° « L'Agence » : l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, dont les missions sont définies par le règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé ;

5° « Evaluation de la conformité » : le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, à un processus, à un service, à un sous-système, à une personne ou à un organisme ont été respectées ;

6° « Organisme notifié » : l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article L. 2201-1 du code des transports qui a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne par un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci ;

7° « Organisme désigné » : l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article L. 2201-1 du code des transports qui a fait l'objet d'une désignation par un Etat

membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci ;

- 8° « Organismes d'évaluation de l'analyse des risques » : les organismes d'évaluation au sens du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 susvisé ;
- 9° « Demandeur » : une personne physique ou morale demandant une autorisation, qu'il s'agisse d'une entreprise ferroviaire, d'un gestionnaire d'une infrastructure ou d'une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur ;
- 10° « Expéditeur » : une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte d'un tiers ;
- 11° « Destinataire » : toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport ; si le transport s'effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l'arrivée est réputée être le destinataire ;
- 12° « Détenteur » : la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant d'un droit d'utiliser celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans un registre des véhicules mentionné à l'article 184 du présent décret ;
- 13° « Entité chargée de l'entretien » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre des véhicules mentionné à l'article 184 du présent décret ;
- 14° « Chargeur » : une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon ;
- 15° « Déchargeur » : une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne), d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac ;
- 16° « Remplisseur » : une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples ;

- 17° « Vidangeur » : une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples ;
- 18° « Transporteur » : une entreprise qui effectue un transport conformément à un contrat de transport ;
- 19° « Fabricant » : toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un produit sous la forme de constituants d'interopérabilité, de sous-systèmes ou de véhicules et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque ;
- 20° « Mandataire » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit d'un fabricant ou d'une entité adjudicatrice pour agir au nom dudit fabricant ou de ladite entité aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées ;
- 21° « Objectifs de sécurité communs » : les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système ferroviaire dans son ensemble et, lorsque c'est possible, les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) ;
- 22° « Méthodes de sécurité communes » : les méthodes décrivant l'évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d'autres exigences de sécurité ;
- 23° « Spécification technique d'interopérabilité » : une spécification dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union ; les spécifications techniques d'interopérabilité, fixées au niveau européen, sont publiées au Journal officiel de l'Union européenne ;
- 24° « Cas spécifique » : toute partie du système ferroviaire qui nécessite des dispositions particulières dans les spécifications techniques d'interopérabilité, temporaires ou permanentes, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;
- 25° « Spécification européenne » : une spécification qui rentre dans l'une des catégories suivantes :
- une spécification technique commune, au sens de l'annexe VIII de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ;

- un agrément technique européen mentionné à l'article R. 2311-5 du code de la commande publique susvisé ;
- ou une norme européenne au sens de l'article 2, paragraphe 1, point b du règlement (UE) n° 1025/2012 du 25 octobre 2012 susvisé ;

26° « Spécification technique » : un document qui établit les exigences techniques auxquelles un produit, un sous-système, un processus ou un service doit répondre ;

27° « Accréditation » : attestation délivrée par un organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme d'évaluation satisfait aux critères définis par les normes harmonisées et, le cas échéant, à toute autre exigence supplémentaire, notamment celles fixées dans les programmes sectoriels pertinents, requis pour effectuer ses missions ;

28° « Organisme national d'accréditation » : l'unique organisme dans un Etat membre de l'Union européenne chargé de l'accréditation, qui tire son autorité de cet Etat. Le Comité français d'accréditation mentionné à l'article 1er du décret du 19 décembre 2008 susvisé est l'organisme d'accréditation compétent sur le territoire national ;

29° « Règles nationales » : toutes les règles contraignantes adoptées soit par l'Etat, soit par un gestionnaire d'infrastructure, qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union européenne ou les règles internationales, et qui sont applicables aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers ;

30° « Système de gestion de la sécurité » : l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;

31° « Exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion opérationnelle des circulations et la tarification de l'infrastructure ;

32° « Produit » : tout produit obtenu par un procédé de fabrication, y compris des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes ;

33° « Sous-système mobile » : le sous-système « matériel roulant » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation à bord » ;

34° « Projet à un stade avancé de développement » : tout projet dont la phase de planification ou de construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié ;

35° « Norme harmonisée » : norme européenne adoptée sur la base d'une demande formulée par la Commission pour l'application de la législation d'harmonisation de l'Union européenne ;

- 36° « Véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction et se composant d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;
- 37° « Matériel roulant utilisé pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires » : un engin de travaux spécialement conçu pour la construction et l'entretien des infrastructures ferroviaires ou un véhicule d'inspection d'infrastructure utilisé pour contrôler l'état des infrastructures ;
- 38° « Type » : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant ;
- 39° « Domaine d'utilisation d'un véhicule » : un réseau ou des réseaux au sein d'un Etat membre ou d'un groupe d'Etats membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;
- 40° « Domaine d'exploitation » : un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer ;
- 41° « Série » : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type ;
- 42° « Tram-train » : un véhicule conçu pour une utilisation combinée à la fois sur les infrastructures ferroviaires légères relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 susvisé et sur les infrastructures ferroviaires lourdes relevant du présent décret ;
- 43° « Réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire objet du présent décret ;
- 44° « Voies ferrées portuaires » : les voies ferrées des ports fluviaux de l'Etat et de ses établissements publics telles que définies à l'article L. 4321-1 du code des transports, et les voies ferrées des ports maritimes telles que définies à l'article L. 5351-2 du code des transports ;
- 45° « Système ferroviaire léger » : un système de transport ferroviaire urbain ou suburbain dont la catégorie de sécurité à la collision des véhicules est C-III ou C-IV (conformément à la norme EN 15227:2011) et la résistance maximale des véhicules à la compression est de 800 kN (efforts longitudinaux de compression au niveau de la zone d'attelage) ; les systèmes ferroviaires légers peuvent disposer d'un site propre ou partager la route avec les autres usagers et ne sont pas exploités en mixité sur les lignes où circulent des véhicules transportant des voyageurs ou des marchandises sur de longues distances ;
- 46° « Mise en service » : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en service opérationnel ;

- 47° « Entité adjudicatrice » : une entité publique ou privée qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système ;
- 48° « Mise sur le marché » : la première mise à disposition, sur le marché de l'Union européenne, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal ;
- 49° « Etat de fonctionnement nominal » : le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions (y compris par l'usure) dans les limites et les conditions d'utilisation spécifiées dans les dossiers technique et d'entretien ;
- 50° « Substitution dans le cadre d'un entretien » : le remplacement de composants par des pièces ayant une fonction et offrant des performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correctif ;
- 51° « Accident » : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents se répartissent suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres ;
- 52° « Incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires ;
- 53° « Enquête » : une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- 54° « Causes » : les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à un accident ou un incident ;
- 55° « Section frontière » : section de ligne située sur le territoire national, délimitée par une gare à proximité de la frontière avec l'Etat voisin membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci et dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires à celles en vigueur sur la section de l'Etat membre voisin. Les sections sont définies par arrêté du ministre chargé des transports ;
- 56° « Installations fixes » : le sous-système « infrastructure », le sous-système « énergie » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation au sol » ;
- 57° « ERTMS » : le système européen de gestion du trafic ferroviaire, qui intègre le système européen de contrôle des trains (ETCS) et le système global de communication mobile-ferroviaire (GSM-R).

## **Chapitre I<sup>er</sup> : Rôle de l'État dans l'atteinte des objectifs de sécurité et d'interopérabilité**

### **Article 3**

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté :

- 1° Les règles permettant d'atteindre au moins les objectifs de sécurité communs définis par les actes d'exécution prévus à l'article 7 de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée et précisant les niveaux de sécurité communs à atteindre lors de l'exploitation de transports ferroviaires ;
- 2° Les règles permettant la collecte des indicateurs de sécurité communs relatifs aux accidents et incidents de circulation ferroviaire définis à l'annexe I de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée ;
- 3° Les méthodes de sécurité, destinées à préciser la manière dont le niveau de sécurité et la conformité aux exigences en matière de sécurité sont évaluées, lorsque ces dernières ne sont pas définies par une méthode de sécurité commune adoptée dans le cadre de l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée.

Lorsque ces règles ou ces méthodes de sécurité interviennent également dans le domaine de la sécurité civile, elles sont fixées par arrêté conjoint avec le ministre chargé de la sécurité civile.

### **Article 4**

La réglementation établissant les exigences techniques nationales de sécurité et d'interopérabilité est fixée par arrêté du ministre chargé des transports ou, le cas échéant, par la documentation d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure mentionnée à l'article 14, dans les cas suivants :

- 1° Lorsque des règles d'exploitation des réseaux entrant dans le champ défini à l'article 1er du présent décret ne sont pas encore couvertes par des spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 2° En tant que mesure préventive d'urgence, en particulier à la suite d'un accident ou d'un incident ;
- 3° Lorsqu'une règle déjà notifiée a besoin d'être révisée ;
- 4° Lorsque des règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches essentielles de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle, ne sont pas encore couvertes par une spécification technique d'interopérabilité ou par la directive n° 2007/59/CE du 23 octobre 2007 susvisée ;

- 5° Lorsque les spécifications techniques d'interopérabilité ne couvrent pas, ou ne couvrent pas complètement, certains aspects correspondant aux exigences essentielles, y compris les points ouverts ;
- 6° Lorsque la non-application d'une ou de plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité ou de certaines de leurs parties a été notifiée en application des articles 7 à 11 ;
- 7° Lorsqu'un cas spécifique nécessite l'application de règles techniques ne figurant pas dans la spécification technique d'interopérabilité concernée ;
- 8° Lorsque les règles nationales servent à spécifier les systèmes existants et ont pour seul objet l'évaluation technique de la compatibilité du véhicule avec le réseau ;
- 9° Lorsque les réseaux et les véhicules ne sont pas couverts par des spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 10° Lorsqu'une spécification technique d'interopérabilité ne satisfait pas ou plus pleinement aux exigences essentielles ;
- 11° Lorsque les règles concernant les méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une méthode de sécurité commune.

## **Article 5**

Dans le respect des dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé, le ministre chargé des transports soumet le projet d'une nouvelle règle nationale à l'Agence et à la Commission européenne pour examen en temps utile avant l'introduction prévue dans le système juridique national de la nouvelle règle proposée, en apportant la justification de son introduction.

En cas de mesures préventives d'urgence, le ministre chargé des transports peut adopter et appliquer une nouvelle règle immédiatement.

Le ministre chargé des transports notifie à la Commission européenne et à l'Agence les règles de portée nationale, notamment celles mentionnées à l'annexe II de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée et adoptées conformément aux dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé, à l'exclusion des règles dont le caractère est strictement local. Ces règles sont mentionnées dans le registre de l'infrastructure prévu à l'article 18.

Les règles nationales qui ne sont pas notifiées conformément au présent article ne sont pas opposables.

## **Article 6**

Modifié par Décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 - art. 26

Le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut autoriser à titre exceptionnel le demandeur à ne pas appliquer une ou plusieurs règles prévues aux articles 3 et 4, dans la mesure où la demande respecte les objectifs de sécurité communs définis au 1° de l'article 3 et les exigences essentielles.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les informations à fournir, les modalités de dépôt de la demande de dérogation, ainsi que ses modalités d'instruction.

## **Article 7**

Modifié par Décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 - art. 26

Le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut autoriser le demandeur à ne pas appliquer une ou plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité ou des parties de celles-ci dans les cas suivants :

- 1° Pour un projet de nouveau sous-système ou d'une partie de celui-ci, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, ou pour tout élément mentionné à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date d'entrée en application de ces spécifications au Journal officiel de l'Union européenne ;
- 2° Uniquement pendant la période antérieure au rétablissement du réseau, lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des spécifications techniques d'interopérabilité correspondantes ;
- 3° Pour tout projet de renouvellement, d'extension ou de réaménagement d'un sous-système existant ou d'une partie de celui-ci, lorsque l'application de la ou des spécifications techniques d'interopérabilité concernées compromet la viabilité économique du projet ou la cohérence du système ferroviaire, notamment en ce qui concerne le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les modalités de dépôt de la demande auprès de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, ainsi que ses modalités d'instruction.

## **Article 8**

Modifié par Décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 - art. 26

Dans le cas mentionné au 1° de l'article 7, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée

en vigueur de chaque spécification technique d'interopérabilité, une liste des projets dont il estime qu'ils sont à un stade avancé de développement.

### **Article 9**

Modifié par Décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 - art. 26

Pour les cas mentionnés au 1° et au 3° de l'article 7, la demande de dérogation précise les dispositions de remplacement que le demandeur compte appliquer et comprend les éléments définis dans l'acte d'exécution mentionné au paragraphe 5 de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

Pour les cas mentionnés au 3° de l'article 7, cette demande est adressée au plus tard onze mois avant le dépôt de la demande d'autorisation du sous-système.

Hors les cas mentionnés au 2° de l'article 7, le silence gardé pendant six mois par le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire à compter de la réception du dossier de demande de dérogation vaut décision de rejet.

Pour les cas mentionnés au 1° et au 2° de l'article 7, lorsque le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire est favorable à l'octroi de la dérogation, il informe la Commission européenne de sa décision de ne pas appliquer une ou plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité ou des parties de celles-ci.

En l'absence de réponse de la Commission européenne dans les quatre mois suivant la transmission par le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire du dossier complet de la demande de dérogation, celle-ci est réputée acceptée.

### **Article 10**

Lorsqu'il est consulté par l'Agence, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire fait connaître son avis sur les demandes de dérogation introduites dans le cadre d'une procédure d'autorisation de mise sur le marché délivrée par l'Agence.

### **Article 11**

Modifié par Décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 - art. 26

Dans l'attente de la décision de la Commission européenne, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, pour les cas prévus aux 1° et 3° de l'article 7, autoriser le demandeur à appliquer sans délai les dispositions de remplacement mentionnées à l'article 9.

## **Article 12**

Le ministre chargé des transports élabore et rend publics des plans de sécurité pluriannuels fixant les mesures envisagées pour réaliser les objectifs de sécurité communs. Ces plans tiennent compte des modifications des règles nationales nécessaires pour atteindre ces objectifs.

Il apporte son concours à l'Agence, le cas échéant, dans sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union européenne.

## **Article 13**

Le ministre chargé des transports est l'autorité compétente pour notifier les organismes d'évaluation de la conformité mentionnés au 1° de l'article 54 à la Commission européenne et aux Etats membres et pour désigner les organismes d'évaluation de la conformité mentionnés au 2° de l'article 54.

L'évaluation et le contrôle des organismes d'évaluation de la conformité sont confiés au Comité français d'accréditation. Le ministre chargé des transports assume la responsabilité des tâches accomplies par le Comité français d'accréditation dans le cadre du présent décret.

## **Chapitre II : Rôle du gestionnaire d'infrastructure**

### **Article 14**

Le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations établit et publie, pour le réseau dont il a la charge, la documentation d'exploitation. Celle-ci, selon les sections de ce réseau, précise les conditions techniques d'admission des circulations, les conditions opérationnelles permettant d'utiliser le véhicule à des fins d'essais, les conditions opérationnelles permettant la circulation de trains dans lesquels sont incorporés des véhicules dont les caractéristiques ou les chargements nécessitent des mesures d'exploitation spécifiques sur tout ou partie du parcours. La documentation d'exploitation inclut également les consignes locales d'exploitation que doivent respecter les entreprises ferroviaires titulaires du certificat prévu à l'article 75.

Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure établit des dispositions nouvelles ou modificatives dans sa documentation d'exploitation, il applique le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé. A cette fin, il s'assure que sa documentation d'exploitation fixe les conditions nécessaires à une exploitation par les entreprises ferroviaires conforme aux objectifs de sécurité et d'interopérabilité du présent décret.

Préalablement à la publication de sa documentation d'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure à l'origine de la création ou de la modification de sa documentation d'exploitation se coordonne avec les gestionnaires d'infrastructure concernés.

En cas de risque imminent pour la sécurité, le gestionnaire d'infrastructure peut publier les dispositions nouvelles ou modifiées de sa documentation d'exploitation pour une durée provisoire adaptée, qu'il définit dès la publication. Il en informe sans délai les autres gestionnaires d'infrastructure concernés.

### **Article 15**

Chaque gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations établit et publie, en concertation avec tout autre gestionnaire d'infrastructure concerné, et dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article précédent, les règles d'exploitation particulières applicables aux activités suivantes :

- 1° La circulation depuis les zones de chantier et vers celles-ci des convois ferroviaires utilisés pour la réalisation de travaux sur le réseau concerné ;
- 2° La circulation de convois ferroviaires sur des voies de service ou d'embranchement du réseau concerné lorsqu'elle relève d'un service de transport réalisé sur un réseau public ou privé raccordé à celui-ci ainsi que les manœuvres accomplies à cette occasion par nécessité sur les voies principales ;
- 3° La circulation des véhicules mentionnés au 7° de l'article 1er ;
- 4° Les activités réalisées sur les voies du réseau concerné, y compris la circulation de convois ferroviaires, lors des périodes au cours desquelles il n'est offert aucune capacité d'infrastructure ;
- 5° La circulation des véhicules à des fins d'essais d'infrastructure sur le réseau concerné.

### **Article 16**

SNCF Réseau peut confier la rédaction de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières au titulaire d'une convention prévue au dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports, dès lors qu'il est chargé de la gestion opérationnelle des circulations et dispose d'un agrément de sécurité délivré conformément aux dispositions des articles 68 à 74.

### **Article 17**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut exiger la modification ou le retrait de la documentation d'exploitation ou de règles d'exploitation particulières qui ne permettent pas de maintenir le niveau de sécurité des circulations ferroviaires ou qui font obstacle au respect des impératifs d'interopérabilité.

## **Article 18**

Sans préjudice des responsabilités de chaque gestionnaire d'infrastructure relatives à la fourniture, à la qualité et à l'actualisation des données qui le concernent, SNCF Réseau est responsable, pour l'ensemble des réseaux soumis au présent décret, de la publication et de la mise à jour du registre de l'infrastructure contenant les valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes.

Ces valeurs sont utilisées en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et l'itinéraire.

Le contenu, le format des données, l'architecture fonctionnelle et technique et les modalités d'exploitation des données sont précisés dans l'acte d'exécution prévu au paragraphe 5 de l'article 49 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

## **Chapitre III : Coopération de l'Établissement public de sécurité ferroviaire avec l'Agence**

### **Article 19**

Lorsque, dans le cadre de ses missions définies par les dispositions du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé, l'Agence, pour délivrer des certificats de sécurité uniques pour les entreprises ferroviaires ou des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules ferroviaires, consulte l'Établissement public de sécurité ferroviaire celui-ci vérifie la complétude, la pertinence et la cohérence du dossier du demandeur au regard des dispositions des articles 83 et 165.

## **Chapitre IV : Rôle de l'Établissement public de sécurité ferroviaire**

### **Article 20**

Dans le cadre de ses missions mentionnées à l'article 2 du décret du 28 mars 2006 susvisé, l'Établissement public de sécurité ferroviaire assure notamment celles définies au présent chapitre.

Ces missions sont accomplies de manière ouverte, non discriminatoire et transparente, en permettant notamment à toutes les parties intéressées d'être entendues. Ces tâches ne peuvent pas être transférées aux gestionnaires de l'infrastructure, aux entreprises ferroviaires ou aux entités adjudicatrices ni être effectuées par ceux-ci en vertu d'un contrat.

Dans l'accomplissement de ces mêmes missions, l'Établissement public de sécurité

ferroviaire peut à tout moment demander l'assistance technique des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires ou d'autres organismes qualifiés.

### **Article 21**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut délivrer, renouveler, modifier et retirer un certificat de sécurité unique valable sur le territoire national à toute entreprise ferroviaire conformément aux dispositions des articles 29 et 86 à 91.

### **Article 22**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut délivrer, renouveler, modifier et retirer une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule valable sur le territoire national, conformément aux articles 166 à 179 et 194.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut délivrer des autorisations temporaires permettant d'utiliser le véhicule à des fins d'essai sur le réseau, conformément aux articles 154 et 155.

### **Article 23**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut délivrer, renouveler, modifier et retirer une autorisation de mise en service d'une installation fixe valable sur le territoire national conformément aux dispositions des articles 197 à 211.

### **Article 24**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut délivrer, renouveler, modifier et retirer un agrément de sécurité à tout gestionnaire d'infrastructure exerçant une activité sur le territoire national qui lui en fait la demande, conformément aux dispositions des articles 68 à 74.

### **Article 25**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire assure la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, comprenant notamment le contrôle du respect constant de leur obligation de mettre en œuvre les dispositions contenues dans leur système de gestion de la sécurité tel que décrit aux articles 40 à 47.

### **Article 26**

A cet effet, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire applique les principes énoncés dans

les méthodes de sécurité communes pertinentes pour la surveillance en s'assurant que les activités de surveillance comprennent notamment le contrôle de l'application par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure :

- 1° Du système de gestion de la sécurité afin d'en contrôler l'efficacité ;
- 2° Des éléments isolés ou partiels du système de gestion de la sécurité, notamment les activités opérationnelles, la fourniture de services d'entretien et de matériel et le recours à des contractants pour en contrôler l'efficacité ;
- 3° Des méthodes de sécurité communes pertinentes. Les activités de surveillance à ce sujet s'appliquent également aux entités chargées de l'entretien, le cas échéant.

### **Article 27**

Au moins deux mois avant le début de toute nouvelle activité de transport ferroviaire soumise à une demande de certification, les entreprises ferroviaires en informent l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, afin que celui-ci puisse programmer les activités de surveillance. Les entreprises ferroviaires fournissent également une répartition des catégories de personnel et des catégories de véhicules qu'elles utiliseront.

### **Article 28**

Le titulaire d'un certificat de sécurité unique informe sans retard l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de toute modification majeure des informations mentionnées à l'article 27.

### **Article 29**

Si l'Etablissement public de sécurité ferroviaire constate que le titulaire d'un certificat de sécurité unique délivré par l'Agence ne satisfait plus aux conditions de la certification, il demande à l'Agence de restreindre ou de retirer ce certificat.

Si l'Agence n'est pas d'accord avec la demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, la procédure prévue aux articles 84 et 85 du présent décret s'applique.

Si, à l'issue de cette procédure, le certificat de sécurité unique n'est ni restreint, ni retiré, les mesures de sécurité temporaires mentionnées à l'article 30 sont retirées.

Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire a délivré le certificat de sécurité unique conformément à l'article 21 et constate que le titulaire de ce certificat ne satisfait plus aux conditions de la certification, il peut le restreindre ou le retirer par une décision motivée. Il en informe l'Agence.

### **Article 30**

Si, au cours d'une surveillance, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire détecte un risque grave pour la sécurité, il peut à tout moment appliquer des mesures de sécurité temporaires, notamment la restriction ou la suspension immédiates des opérations en cause ou exiger la mise en œuvre de mesures de sécurité temporaires.

Si le certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en informe immédiatement cette dernière et présente des éléments de preuve à l'appui de sa décision.

Si l'Agence conclut que les mesures appliquées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sont disproportionnées, elle peut lui demander de les retirer ou de les adapter. L'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec l'Agence en vue de parvenir à une solution mutuellement acceptable. Au besoin, l'entreprise ferroviaire participe également à ce processus. En cas d'échec de cette procédure, la décision prise par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire d'appliquer des mesures temporaires reste en vigueur.

Dans l'hypothèse d'un recours juridictionnel contre la décision de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, les mesures de sécurité temporaires décidées peuvent s'appliquer jusqu'à la clôture du contrôle juridictionnel, sans préjudice des dispositions de l'article 29.

Si une mesure temporaire a une durée d'application supérieure à trois mois, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire demande à l'Agence de restreindre ou de retirer le certificat de sécurité unique, et la procédure décrite à l'article 29 s'applique.

### **Article 31**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire contrôle les sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » et s'assure qu'ils sont conformes aux exigences essentielles.

Dans le cas d'infrastructures transfrontalières, il exerce ses activités de surveillance en coopération avec les autres autorités nationales de sécurité compétentes. S'il constate qu'un gestionnaire de l'infrastructure ne remplit plus les conditions d'obtention de son agrément de sécurité, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire restreint ou retire cet agrément de sécurité.

### **Article 32**

Lorsqu'il contrôle l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut tenir compte des performances de sécurité des autres acteurs conformément à l'article 53, et, le cas échéant, des organismes de formation mentionnés à l'article 116 du

présent décret, dans la mesure où leurs activités ont une incidence sur la sécurité ferroviaire.

Le présent article s'applique sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure mentionnée aux deuxième et troisième alinéas de l'article 44 et aux articles 48 et 49 du présent décret.

### **Article 33**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec les autorités nationales de sécurité des Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci dans lesquels une entreprise ferroviaire exerce ses activités, pour coordonner leurs activités de surveillance de cette entreprise ferroviaire, et assure le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire, en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité.

Cette coopération peut être étendue à d'autres autorités nationales de sécurité concernées et à l'Agence, si l'entreprise ferroviaire ne prend pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques.

Afin d'assurer une couverture suffisante de la surveillance et d'éviter la répétition des inspections et des audits, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut élaborer avec les autorités nationales de sécurité mentionnées aux alinéas précédents un programme commun de surveillance, pour s'assurer que des audits et d'autres inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des Etats concernés.

### **Article 34**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut adresser des avertissements aux gestionnaires de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires lorsqu'ils ne respectent pas les obligations qui s'imposent à eux en vertu de l'article 26.

### **Article 35**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire utilise les informations recueillies par l'Agence au cours de l'évaluation du dossier mentionné à l'article 76 pour la surveillance d'une entreprise ferroviaire après la délivrance de son certificat de sécurité unique. Il utilise les informations recueillies au cours du processus d'agrément de sécurité conformément à l'article 68 pour la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure.

Pour le renouvellement des agréments de sécurité et des certificats de sécurité uniques,

l'Etablissement public de sécurité ferroviaire fait usage des informations recueillies au cours des activités de surveillance.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire prend toutes les dispositions requises pour se coordonner et échanger les informations nécessaires mentionnées aux alinéas précédents, ainsi que les avertissements adressés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en application de l'article 34.

### **Article 36**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire veille à ce que les services de formation satisfassent aux exigences définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et dans la réglementation nationale pertinente.

### **Article 37**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire publie un rapport annuel sur ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre.

Le contenu de ce rapport est précisé par un arrêté du ministre chargé des transports.

### **Article 38**

Les décisions prises par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en application du présent décret sont motivées.

En cas de décision implicite de rejet, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire doit communiquer les motifs de sa décision dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle a commencé à courir le délai d'intervention de la décision implicite.

## **Titre II : GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE**

### **Chapitre Ier : Missions et responsabilités des différents acteurs**

#### **Article 39**

Les systèmes et sous-systèmes sont conçus, réalisés, entretenus, exploités et modifiés de façon à garantir le maintien permanent de la sécurité.

#### **Section 1 : Rôle des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure**

##### **Sous-section 1 : Le système de gestion de la sécurité**

#### **Article 40**

Chaque gestionnaire de l'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire élaborent un système de gestion de la sécurité.

Le système de gestion de la sécurité définit les règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence au moins les objectifs de sécurité communs mentionnés à l'article 3, se conformer aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et appliquer les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes et les règles nationales notifiées.

#### **Article 41**

Le système de gestion de la sécurité est documenté dans toutes ses parties et décrit notamment la répartition des responsabilités dans le cadre de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire. Il indique comment la direction assure le contrôle aux différents niveaux de l'organisation, comment le personnel et ses représentants à tous les niveaux sont impliqués et comment l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité est assurée. Il prévoit une application systématique des connaissances et des méthodes relatives aux facteurs humains et organisationnels.

Les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires mettent en place des actions dans le cadre du système de gestion de la sécurité pour favoriser une culture de confiance mutuelle et d'apprentissage, dans laquelle le personnel est encouragé à contribuer au développement de la sécurité tout en garantissant la confidentialité.

## Article 42

Dans le respect des exigences fixées par le règlement délégué (UE) n° 2018/762 du 8 mars 2018 susvisé et du point 1 de l'annexe I à la directive (UE) n° 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée, le système de gestion de la sécurité comprend les éléments essentiels suivants :

- 1° Une politique de sécurité approuvée par le directeur général du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire et communiquée à l'ensemble du personnel ;
- 2° Des objectifs qualitatifs et quantitatifs de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire concernée, en matière de maintien et d'amélioration de la sécurité, ainsi que des plans et des procédures destinés à atteindre ces objectifs ;
- 3° Des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité les règles nationales notifiées mentionnées à l'article 5, les décisions de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou de l'Agence, ainsi que dans d'autres règles de sécurité applicables au gestionnaire d'infrastructure ou à l'entreprise ferroviaire concernés ;
- 4° Des procédures pour assurer la conformité avec ces normes et autres prescriptions tout au long du cycle de vie des équipements et des activités ;
- 5° Des procédures et méthodes d'identification et d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'interface homme-machine-organisation ;
- 6° La fourniture des programmes de formation du personnel et des systèmes permettant de veiller à ce que les compétences du personnel soient maintenues et que les tâches soient effectuées en conséquence, y compris des dispositions relatives à l'aptitude physique et psychologique ;
- 7° Des dispositions garantissant la fourniture de l'information pertinente au sein de l'organisation du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, et, le cas échéant, aux autres organisations du système ferroviaire ;
- 8° Des procédures et formats pour la documentation des informations sur la sécurité et la détermination de la procédure de contrôle de la configuration des informations vitales en matière de sécurité ;
- 9° Des procédures garantissant que les accidents, les incidents survenus ou évités de justesse et les autres événements dangereux soient signalés aux acteurs concernés, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et au Bureau d'enquête sur les accidents

de transport terrestre, fassent l'objet d'une enquête et soient analysés, et que les mesures préventives à d'autres accidents ou incidents de même nature nécessaires soient prises ;

10° Des dispositions prévoyant des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes ;

11° Des dispositions prévoyant un audit interne régulier du système de gestion de la sécurité.

Les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires intègrent tout autre élément nécessaire pour prévenir les risques pour la sécurité, selon l'évaluation des risques découlant de leur propre activité.

### **Article 43**

Le système de gestion de la sécurité est adapté en fonction du type, de la portée, du domaine d'exploitation et des autres caractéristiques des activités exercées. Il garantit la maîtrise de tous les risques liés aux activités du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire, y compris la fourniture de services d'entretien, sans préjudice des dispositions de la section 2 du chapitre 1er du titre II, et de matériel et le recours à des contractants. Sans préjudice des règles nationales et internationales existantes en matière de responsabilité, le système de gestion de la sécurité tient également compte, selon le cas et dans la limite du raisonnable, des risques résultant des activités d'autres acteurs mentionnés à l'article 53.

### **Article 44**

Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire d'infrastructure et de toute entreprise ferroviaire tient compte des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties.

Le système de gestion de la sécurité de tout gestionnaire de l'infrastructure tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et permet à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité, aux règles nationales et aux conditions fixées dans leur certificat de sécurité.

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure tient également compte des effets de l'activité des autres gestionnaires d'infrastructure sur son réseau ainsi que de ceux induits par son activité sur les autres réseaux. A cette fin, le système de gestion de la sécurité précise les modalités d'information et de concertation avec les autres gestionnaires d'infrastructure, concernant notamment les interfaces, les conditions d'exploitation, les caractéristiques des circulations entre réseaux ainsi que les travaux et la maintenance de l'infrastructure.

## **Article 45**

Le système de gestion de la sécurité fait référence au plan d'intervention et de sécurité élaboré dans les conditions prévues à l'article 46. Ce dernier assure la coordination des procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure, avec les autres gestionnaires d'infrastructure éventuellement concernés et toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure, avec les services de secours territorialement compétents, de manière à faciliter leur intervention rapide, et avec toutes les autres parties susceptibles d'être impliquées en cas d'urgence. A cet effet, il permet la mise en œuvre éventuelle du plan de secours spécialisé ou des dispositions particulières du plan ORSEC.

En ce qui concerne les infrastructures transfrontalières, la coopération avec les autres gestionnaires de l'infrastructure concernés facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

## **Article 46**

I. - Les plans d'intervention et de sécurité sont établis par le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations en concertation avec les autorités administratives compétentes et, le cas échéant, les autres gestionnaires d'infrastructures en charge de l'exploitation aux interfaces.

Le cas échéant, il recueille l'avis des gestionnaires d'infrastructure qui ne sont pas en charge de la gestion opérationnelle des circulations, qui lui fournissent les informations nécessaires à l'établissement et au respect des plans d'intervention et de sécurité.

Les plans d'intervention et de sécurité sont transmis aux préfets des départements concernés, ainsi qu'aux autres exploitants ferroviaires autorisés à faire circuler des trains sur le réseau concerné et, sur sa demande, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires décrivent l'organisation complémentaire qu'elles mettent en œuvre, notamment pour informer les passagers et leur porter assistance, et fournissent au gestionnaire d'infrastructure les informations nécessaires à l'établissement et au respect de ses propres plans d'intervention et de sécurité.

II. - Dans le cas où SNCF Réseau a confié, par convention prévue à l'article L. 2111-9 du code des transports, la gestion opérationnelle des circulations, les plans d'intervention et de sécurité sur cette ligne ou cette installation de service sont établis dans les conditions prévues au I par le titulaire de la convention. Celui-ci consulte SNCF Réseau avant de les transmettre aux préfets des départements intéressés, à chaque entreprise ferroviaire autorisée à faire circuler des trains et, sur sa demande, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

III. - En ce qui concerne les voies ferrées portuaires, le plan d'intervention et de sécurité peut être fusionné avec tout plan de même objet imposé par d'autres dispositions législatives ou réglementaires.

IV. - Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du plan d'intervention et de sécurité, les modalités de son élaboration, notamment s'agissant des voies ferrées portuaires, et de sa mise à jour, ainsi que celles de son déclenchement.

#### **Article 47**

Le système de gestion de la sécurité comprend les éléments harmonisés prévus par le règlement délégué (UE) n° 2018/762 du 8 mars 2018 susvisé.

### **Sous-section 2 : Mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques**

#### **Article 48**

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération entre eux et, le cas échéant, avec d'autres acteurs, notamment ceux mentionnés à l'article 53.

#### **Article 49**

Le cas échéant, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure obligent par contrat les acteurs mentionnés à l'article 53 à mettre en œuvre des mesures de maîtrise des risques. Ces dispositions contractuelles sont communiquées, sur leur demande, à l'Agence ou à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Ils s'assurent alors que leurs co-contractants mettent en œuvre les mesures de maîtrise des risques par les méthodes de sécurité communes applicables au processus de contrôle que mènent les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure pour leurs propres activités.

### **Section 2 : Rôle des entités en charge de l'entretien**

#### **Article 50**

Chaque véhicule, avant d'être utilisé sur le réseau, se voit désigner une entité chargée de l'entretien, qui est inscrite au registre des véhicules mentionné à l'article 184.

Sans préjudice des obligations incombant aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure en ce qui concerne l'exploitation en sécurité d'un train, en application des dispositions de la section 1 du chapitre Ier du titre II, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que l'état des véhicules dont elle assure l'entretien permette une exploitation en sécurité de ces véhicules.

## **Article 51**

L'entité chargée de l'entretien met en place un système d'entretien pour ces véhicules et, au moyen de ce système :

- 1° Veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule établi à partir notamment du retour d'expérience et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions pertinentes des spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 2° Met en œuvre les méthodes d'évaluation des risques nécessaires établies dans le cadre des méthodes de sécurité communes, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs ;
- 3° S'assure, d'une part, que ses contractants mettent en œuvre des mesures de maîtrise des risques par l'application des méthodes de sécurité communes sur le contrôle à appliquer par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entités en charge de l'entretien et, d'autre part, que cela soit précisé dans les dispositions contractuelles qui doivent être communiquées sur demande de l'Agence ou de l'autorité nationale de sécurité ;
- 4° Assure la traçabilité des activités d'entretien.

## **Article 52**

L'entité chargée de l'entretien remplit la fonction de gestion prévue par le système d'entretien, visant à garantir que le véhicule est dans un état permettant leur exploitation en sécurité.

Les autres fonctions d'entretien ou parties de fonctions couvertes par le système d'entretien peuvent être externalisées à d'autres parties contractantes.

L'entité chargée de l'entretien veille à ce que toutes les fonctions couvertes par le système d'entretien satisfassent aux exigences et aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe III de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée.

Les ateliers d'entretien respectent les exigences pertinentes de l'annexe III de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée et les dispositions détaillées figurant dans les actes d'exécution adoptés par la Commission européenne et qui correspondent aux fonctions et aux activités devant être certifiées.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu des fonctions d'entretien et leurs modalités d'externalisation.

### **Section 3 : Rôle des autres acteurs ayant une incidence potentielle sur l'exploitation**

#### **Article 53**

Les autres acteurs ayant une incidence potentielle sur l'exploitation en sécurité du système ferroviaire sont les fabricants, les fournisseurs de services d'entretien, les détenteurs de véhicules, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs.

Sans préjudice des obligations incombant aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, ces acteurs s'assurent que les sous-systèmes, accessoires, équipements et services qu'ils fournissent sont conformes aux exigences et conditions d'utilisation prescrites, et peuvent être exploités en toute sécurité par l'entreprise ferroviaire et/ou le gestionnaire de l'infrastructure concernés.

Ils mettent en œuvre les mesures nécessaires de maîtrise des risques, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs.

### **Section 4 : Rôle des organismes d'évaluation de la conformité, des organismes d'évaluation de l'analyse des risques et des organismes internes accrédités**

#### **Article 54**

Modifié par Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 - art. 2

Les organismes d'évaluation de la conformité et les organismes internes accrédités effectuent des évaluations de la conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et de vérification des sous-systèmes nécessaires à la mise sur le marché et à la mise en service de ces derniers :

- 1° Lorsque l'évaluation porte sur le respect des exigences posées par les spécifications techniques d'interopérabilité, le demandeur fait appel à un organisme notifié qui effectue les évaluations de la conformité selon les procédures prévues par ces mêmes spécifications ;
- 2° Lorsque l'évaluation porte sur le respect des exigences posées par les règles nationales, le demandeur fait appel à un organisme désigné ;
- 3° Le demandeur peut faire également appel à un organisme interne accrédité pour effectuer des activités de vérification ou d'évaluation de la conformité aux fins de l'application des procédures prévues aux modules A1, A2, C1 ou C2 établis à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE susvisée et aux modules CA1 et CA2 établis à l'annexe I de la décision 2010/713/UE susvisée.

Les organismes d'évaluation de la conformité sont accrédités à cet effet conformément aux dispositions de l'article L. 433-4 du code de la consommation. Les organismes internes sont accrédités dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions et les modalités de notification et de désignation des organismes d'évaluation de la conformité et des organismes internes accrédités, ainsi que les règles auxquelles ils doivent se conformer en vue de la notification ou de la désignation.

### **Article 55**

Les organismes d'évaluation de la conformité participent aux activités de normalisation pertinentes et aux activités du groupe de coordination des organismes d'évaluation de la conformité notifiés, établi en application des dispositions juridiques pertinentes de l'Union européenne, ou s'assurent que leur personnel d'évaluation est informé de ces activités, et appliquent comme lignes directrices les décisions et documents administratifs résultant du travail de ce groupe.

Les organismes d'évaluation de la conformité qui sont notifiés pour les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol » ou « contrôle-commande et signalisation à bord » participent aux activités du groupe sur l'ERTMS mentionné à l'article 29 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé, ou s'assurent que leur personnel d'évaluation soit informé de ces activités. Ils appliquent les lignes directrices résultant des travaux de ce groupe. S'ils jugent qu'il est inapproprié ou impossible de les appliquer, les organismes d'évaluation de la conformité concernés soumettent leurs observations pour discussion au groupe sur l'ERTMS en vue de l'amélioration continue des lignes directrices.

Les organismes notifiés participent, directement ou par l'intermédiaire de mandataires, aux travaux du groupe sectoriel mis en place par la Commission européenne dans le cadre de sa mission de coordination et de coopération.

### **Article 56**

Les organismes d'évaluation de la conformité sont des organismes tiers indépendants de l'organisation ou du fabricant du produit qu'ils évaluent. Ils ne peuvent pas s'impliquer dans la conception, la fabrication, la construction ou la commercialisation du véhicule ou du sous-système évalué.

### **Article 57**

L'organisme interne accrédité mentionné au 3° de l'article 54 constitue une entité séparée et distincte du demandeur concerné. Il ne participe pas à la conception, à la production, à la fourniture, à l'installation, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue.

### **Article 58**

Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité sous-traite certaines tâches spécifiques dans le cadre de l'évaluation de la conformité ou a recours à une filiale, il s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences définies par un arrêté du ministre chargé des transports et en informe ce ministre.

### **Article 59**

Les évaluations réalisées par les organismes d'évaluation de la conformité sont effectuées de manière proportionnée, en évitant d'imposer des charges inutiles aux opérateurs économiques. Dans l'accomplissement de leurs tâches, ces organismes tiennent dûment compte de la taille des entreprises, du secteur dans lequel elles exercent leurs activités, de leur structure, du degré de complexité de la technologie du produit en question et de la nature, en masse ou en série, du processus de production.

### **Article 60**

Lorsqu'un organisme d'évaluation de la conformité constate que les exigences définies dans la spécification technique d'interopérabilité concernée, dans les normes harmonisées, les spécifications techniques correspondantes ou les règles nationales n'ont pas été remplies par un fabricant, il invite celui-ci à prendre les mesures correctives appropriées et ne délivre pas de certificat.

### **Article 61**

Lorsque, au cours du contrôle de la conformité faisant suite à la délivrance d'un certificat, un organisme d'évaluation de la conformité constate qu'un produit n'est plus conforme à la spécification technique d'interopérabilité concernée, aux normes harmonisées, aux spécifications techniques correspondantes ou aux règles nationales, il invite le fabricant à prendre les mesures correctives appropriées et suspend ou retire le certificat si nécessaire.

### **Article 62**

Lorsque les mesures correctives ne sont pas adoptées ou n'ont pas l'effet requis, l'organisme d'évaluation de la conformité soumet à des restrictions, suspend ou retire le certificat, selon le cas.

### **Article 63**

Modifié par Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 - art.3

Lorsqu'un organisme notifié est également organisme désigné, l'ensemble de la procédure de vérification prévue à la section 2 du chapitre III du titre III est mise en œuvre par ce même organisme.

### **Article 64**

Les organismes d'évaluation de la conformité communiquent au ministre chargé des transports les éléments suivants :

- 1° Tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat ;
- 2° Toute circonstance ayant une incidence sur la portée et les conditions de la notification ;
- 3° Toute demande d'information concernant les activités d'évaluation de la conformité provenant des autorités de surveillance du marché ;
- 4° Sur demande, les activités d'évaluation de la conformité réalisées dans le cadre de leur notification et toute autre activité réalisée, y compris les activités transfrontalières et sous-traitances.

### **Article 65**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire et les autorités nationales de sécurité compétentes des autres Etats membres sont également informés de tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat prévu à l'article 64.

### **Article 66**

Les organismes notifiés fournissent aux autres organismes notifiés qui effectuent des activités similaires d'évaluation de la conformité couvrant les mêmes produits des informations pertinentes sur les questions relatives aux résultats négatifs de l'évaluation de la conformité et, sur demande, aux résultats positifs.

Les organismes notifiés fournissent à l'Agence les certificats de vérification « CE » des sous-systèmes, les certificats « CE » de conformité des constituants d'interopérabilité et les certificats « CE » d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité.

## **Article 67**

Modifié par Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 - art.4

Les organismes d'évaluation de l'analyse des risques sont accrédités conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé.

## **Chapitre II : Autorisation des différents acteurs**

### **Section 1 : L'agrément de sécurité**

#### **Article 68**

Tout gestionnaire de l'infrastructure doit être titulaire d'un agrément de sécurité, délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui établit son aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la conception, la réalisation, l'entretien, et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.

#### **Article 69**

La délivrance de l'agrément de sécurité vaut approbation du système de gestion de la sécurité établi par le titulaire conformément aux articles 40 à 47.

L'agrément de sécurité renvoie aux procédures et aux dispositions satisfaisant aux exigences requises, afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire au niveau de la conception, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation.

#### **Article 70**

L'agrément de sécurité est valable pour une durée maximale de cinq ans et peut être renouvelé à la demande du gestionnaire de l'infrastructure.

Il est révisé en tout ou en partie à chaque modification substantielle des sous-systèmes « infrastructure », « signalisation » ou « énergie », ou des principes applicables à leur exploitation et à leur entretien. Le gestionnaire de l'infrastructure informe sans retard l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de toute modification de ce type.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut exiger la révision de l'agrément de sécurité en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

## **Article 71**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire statue sans retard sur les demandes d'agrément de sécurité, et dans tous les cas au plus tard trois mois et deux semaines après la présentation par le demandeur de toutes les informations requises et de toute information complémentaire demandée.

Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sur une demande d'agrément de sécurité vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet. L'Etablissement public de sécurité ferroviaire fait connaître dans un délai d'un mois suivant la réception de la demande si celle-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis. A défaut, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

La modification d'un agrément de sécurité ne modifie pas la durée de validité de l'acte.

## **Article 72**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire notifie à l'Agence, sans retard et dans tous les cas dans un délai de deux semaines, les agréments de sécurité délivrés, renouvelés, modifiés ou retirés. Il indique le nom et l'adresse du gestionnaire de l'infrastructure, la date de délivrance, le domaine d'application et la durée de validité de l'agrément de sécurité et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

## **Article 73**

Dans le cas d'une infrastructure transfrontalière, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec les autres autorités nationales de sécurité compétentes en vue de la délivrance des agréments de sécurité.

## **Article 74**

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu du dossier de demande, les modalités de délivrance, de renouvellement, de modification, de suspension et de retrait de l'agrément de sécurité, ainsi que la procédure relative aux agréments transfrontaliers.

## **Section 2 : Le certificat de sécurité unique**

### **Sous-section 1 : Dispositions générales**

#### **Article 75**

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès à l'infrastructure ferroviaire sans être titulaire d'un certificat de sécurité unique délivré conformément aux dispositions du présent décret dans le respect du règlement d'exécution (UE) n° 2018/763 du 9 avril 2018 susvisé. Ce certificat de sécurité unique est délivré selon le cas soit par l'Agence, soit par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

#### **Article 76**

Dans sa demande de certificat de sécurité unique, l'entreprise ferroviaire précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes et le domaine d'exploitation envisagé.

La demande de certificat de sécurité unique est accompagnée d'un dossier attestant :

- 1° De l'établissement d'un système de gestion de la sécurité conformément aux articles 40 à 47 et du respect des exigences définies par la réglementation européenne ;
- 2° Du respect des exigences de sécurité définies par les règles nationales pertinentes notifiées.

#### **Article 77**

La demande de certificat de sécurité unique et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours sont transmis par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016.

#### **Article 78**

La délivrance du certificat de sécurité unique vaut approbation du système de gestion de la sécurité établi par l'entreprise ferroviaire et atteste du respect des dispositions prévues à l'article 42.

#### **Article 79**

Le certificat de sécurité unique est délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en application de la présente section pour une durée maximale de cinq ans. Il est renouvelable à la demande de l'entreprise ferroviaire.

Il est mis à jour en tout ou en partie à chaque modification substantielle du type ou de la portée des activités.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut exiger la révision du certificat de sécurité unique en cas de modification substantielle du cadre réglementaire en matière de sécurité.

### **Article 80**

Lorsqu'un demandeur possède déjà un certificat de sécurité unique et qu'il souhaite étendre son domaine d'exploitation à un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes en vertu d'accords conclus avec celle-ci, il utilise la procédure prévue à l'article 14 du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est alors consulté pour attester du respect des exigences prévues au 2° de l'article 76, lorsque l'extension d'activité concerne le système ferroviaire.

### **Article 81**

Lorsque l'entreprise ferroviaire qui possède un certificat de sécurité unique délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire souhaite étendre son domaine d'exploitation dans le système ferroviaire, elle soumet à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire les documents complémentaires pertinents concernant le domaine d'exploitation supplémentaire. Ces documents sont transmis par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre alors un certificat de sécurité unique actualisé couvrant le domaine d'exploitation élargi.

### **Article 82**

Dans le délai d'un mois suivant la réception d'une décision refusant la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou excluant une partie du réseau conformément à une évaluation négative, le demandeur peut demander à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de revoir cette décision.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

## **Sous-section 2 : Coopération de l’Etablissement public de sécurité ferroviaire dans la procédure de délivrance de certificat de sécurité unique par l’Agence**

### **Article 83**

Dans le cadre de la délivrance des certificats de sécurité uniques par l’Agence, lorsque le domaine d’exploitation des certificats envisagés concerne le système ferroviaire, l’Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui est consulté par l’Agence, examine les éléments du dossier prévus au 2° de l’article 76.

L’Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, dans ce cadre, demander des informations complémentaires utiles et est autorisé à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l’entreprise ferroviaire, ainsi que des audits. Il se coordonne, le cas échéant, avec l’Agence pour l’organisation de ces visites, audits et inspections.

### **Article 84**

En cas de désaccord de l’Agence avec une évaluation négative de l’Etablissement public de sécurité ferroviaire à l’issue d’un examen, prévu à l’article 83, de la demande de certificat de sécurité attestant du respect des règles nationales de sécurité pertinentes, celui-ci coopère avec l’Agence en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l’Agence et l’Etablissement public de sécurité ferroviaire peuvent associer l’entreprise ferroviaire.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le mois qui suit la date à laquelle l’Agence a informé l’Etablissement public de sécurité ferroviaire de son désaccord, l’Etablissement public de sécurité ferroviaire peut soumettre la question à l’arbitrage de la chambre des recours, prévue par l’article 55 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

### **Article 85**

En cas de désaccord de l’Agence avec une conclusion positive de l’Etablissement public de sécurité ferroviaire à l’issue de l’examen, prévu à l’article 83, de la demande de certificat de sécurité attestant du respect des règles nationales de sécurité pertinentes, celui-ci coopère avec l’Agence en vue de convenir d’une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l’Agence et l’Etablissement public de sécurité ferroviaire peuvent associer le demandeur.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable n’a pu être trouvée au plus tard un mois après la date de l’information faite à l’Etablissement public de sécurité ferroviaire, l’Agence rend sa décision finale.

### **Sous-section 3 : Certificat de sécurité unique délivré par l'Établissement public de sécurité ferroviaire**

#### **Article 86**

Lorsque le domaine d'exploitation est limité au territoire national, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut, sous sa propre responsabilité et à la demande du demandeur, délivrer un certificat de sécurité unique.

Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'Établissement public de sécurité ferroviaire sur une demande de certificat de sécurité unique vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet.

L'Établissement public de sécurité ferroviaire fait connaître dans le délai d'un mois suivant la réception de la demande si celle-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis ou demande à l'entreprise ferroviaire des informations complémentaires dans un délai raisonnable. A défaut, le dossier est réputé complet à l'expiration de ce délai.

L'Établissement public de sécurité ferroviaire est responsable des certificats de sécurité uniques qu'il délivre.

L'Établissement public de sécurité ferroviaire informe l'Agence dans un délai de deux semaines de la délivrance d'un certificat de sécurité unique, en indiquant le nom et l'adresse de l'entreprise ferroviaire, la date de délivrance, le type, la portée, la validité et le domaine d'exploitation du certificat de sécurité unique et, en cas de retrait, les motifs de sa décision.

#### **Article 87**

Pour délivrer ces certificats, l'Établissement public de sécurité ferroviaire examine le dossier mentionné à l'article 76. Dans le cadre de cet examen, il est autorisé à effectuer des visites et des inspections sur les sites de l'entreprise ferroviaire ainsi que des audits.

#### **Article 88**

La modification d'un certificat de sécurité unique en cours ne modifie pas sa durée de validité.

#### **Article 89**

Lorsqu'il est délivré par l'autorité nationale de sécurité d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, ou par l'Agence, le certificat de sécurité unique est également valide sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires fournissant des services sur une section frontière sur le territoire national, définie à l'article 2 et après

consultation de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans le cadre d'un accord transfrontalier conclu entre les Etats concernés ou les autorités nationales de sécurité concernées.

### **Article 90**

Les opérateurs d'un pays tiers peuvent rejoindre une gare, située sur le territoire national à proximité de la frontière avec ce pays tiers et désignée pour réaliser des opérations transfrontalières, sans disposer d'un certificat de sécurité unique, à condition qu'un niveau de sécurité suffisant soit assuré grâce à :

- 1° Un accord transfrontalier conclu entre la France et le pays tiers voisin ;
- 2° Ou une convention passée entre l'opérateur du pays tiers et l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure, dûment autorisé à opérer sur le réseau concerné et à condition que les stipulations de cette convention relatives à la sécurité aient été dûment formalisées dans le système de gestion de la sécurité.

### **Sous-section 4 : Modalités de délivrance et d'instruction de la demande de certificat de sécurité unique**

#### **Article 91**

Les exigences pour obtenir le certificat de sécurité unique, les détails de la procédure, y compris la participation de l'Agence et de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ainsi que la durée de validité des certificats de sécurité uniques sont définis par le règlement d'exécution (UE) n° 2018/763 du 9 avril 2018 susvisé.

### **Section 3 : Certification des entités en charge de l'entretien**

#### **Article 92**

Toute entité chargée de l'entretien entrant dans le champ d'application du règlement (UE) n° 445/2011 du 10 mai 2011 susvisé ou ses évolutions ultérieures doit être certifiée et disposer d'un certificat d'entretien (certificat ECE) délivré par un organisme accrédité ou par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

### **Article 93**

La délivrance du certificat ECE respecte les conditions suivantes :

- 1° Les processus d'accréditation et de reconnaissance dans le cadre de la procédure de certification se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité ;
- 2° Le système de certification fournit les preuves qu'une entité chargée de l'entretien a mis en place le système d'entretien lui permettant de veiller à ce que tout véhicule dont elle assure l'entretien soit dans un état de marche permettant son exploitation en sécurité ;
- 3° La certification ECE se fonde sur une évaluation de la capacité de l'entité chargée de l'entretien à satisfaire aux exigences et critères d'évaluation pertinents énoncés à l'annexe III de la directive (UE) 2016/798 susvisée et à les appliquer de façon cohérente. Elle comprend un système de surveillance visant à garantir que ces exigences et critères d'évaluation continuent à être respectés après l'octroi du certificat ECE ;
- 4° La certification des ateliers d'entretien est fondée sur le respect des sections pertinentes de l'annexe III de la directive (UE) 2016/798 susvisée appliquées aux fonctions et activités correspondantes devant être certifiées.

### **Article 94**

Les conditions de certification de l'entité en charge de l'entretien sont déterminées conformément au règlement (UE) de la Commission européenne n° 445/2011 du 10 mai 2011 susvisé et aux exigences mentionnées à l'annexe III de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée.

### **Article 95**

Les modalités d'accréditation de l'organisme certificateur des entités en charge de l'entretien, à l'exclusion de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, sont déterminées par arrêté du ministre chargé des transports.

### **Article 96**

Les certificats ECE délivrés conformément aux articles 92 à 94 et 97 sont valables sur le territoire de l'Union européenne et des Etats appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

## **Article 97**

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure, pour les wagons de fret ou des véhicules autres que des wagons de fret qu'il utilise à titre exclusif, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut contrôler le respect des conditions énoncées à l'article 93 dans le cadre des procédures de délivrance de l'agrément de sécurité ou du certificat de sécurité unique, qui sont respectivement prévues aux articles 68 à 74, et 75 à 91. La délivrance de ces autorisations vaut attestation du respect des conditions prévues à l'article 93.

## **Article 98**

L'obligation d'identification de l'entité chargée de l'entretien peut être remplie par des mesures autres que le système d'entretien mentionné à l'article 51 dans les cas suivants :

- 1° Véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;
- 2° Wagons de fret et voitures de voyageurs en utilisation partagée avec des pays tiers dont l'écartement des voies diffère de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union européenne ;
- 3° Transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant leur mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

Les cas mentionnés aux précédents alinéas font l'objet de dérogations accordées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou par l'Agence lors :

- de l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 184, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
- de la délivrance des certificats de sécurité uniques et des agréments de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, conformément aux articles 68 et 75, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Les dérogations sont recensées et justifiées dans le rapport annuel de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire mentionné à l'article 37. Elles peuvent être retirées sur demande de la Commission européenne en cas de risque indu en matière de sécurité.

## **Chapitre III : Obligations d'informations et gestion des risques et situations d'urgence**

### **Section 1 : Partage d'informations pour l'organisation de la gestion de la sécurité**

#### **Article 99**

En cas d'échange de véhicules entre entreprises ferroviaires, les acteurs concernés doivent se fournir mutuellement toute information utile pour la sécurité de l'exploitation et portant notamment sur l'état et l'historique du véhicule concerné, les éléments des dossiers d'entretien permettant la traçabilité des opérations d'entretien du véhicule, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture.

### **Section 2 : Gestion des risques au cours de l'activité**

#### **Article 100**

Sans préjudice de l'obligation d'information prévue à l'article 106, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure et tous les autres acteurs mentionnés à l'article 53, dès lors qu'ils décelent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou en sont informés, prennent, dans les limites de leurs compétences respectives, toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé.

Ils signalent ces risques aux parties concernées, y compris à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, de façon à leur permettre de prendre toute autre action correctrice qui serait nécessaire pour assurer en permanence la sécurité des réseaux relevant du présent décret.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'application du présent article.

#### **Article 101**

Le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent et dans les conditions prévues dans le plan d'intervention et de sécurité mentionné à l'article 45.

## **Article 102**

Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire fournit une assistance aux victimes en les aidant dans le cadre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union européenne, en particulier le règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, sans préjudice des obligations des autres parties.

Cette assistance est fournie au moyen des canaux de communication avec les familles des victimes et comprend un soutien psychologique aux victimes d'accidents et à leurs familles.

## **Article 103**

I. - Lorsqu'il constate ou est informé d'une situation ou d'un événement présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité, le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations prend toutes les mesures conservatoires nécessaires, en concertation avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés. Il en informe sans délai l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Les gestionnaires d'infrastructure concernés désignent les agents chargés de déterminer les mesures conservatoires prévues à l'alinéa précédent. Ces agents peuvent demander aux entreprises ferroviaires communication des documents et pièces nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Ils ont accès aux matériels roulants pour procéder à tout constat ou vérification utiles en ce qui concerne la sécurité. Ils sont soumis au secret professionnel, à l'égard en particulier de toute entreprise ferroviaire.

Lorsque les gestionnaires d'infrastructure concernés constatent des manquements graves ou répétés d'une entreprise ferroviaire à la réglementation de sécurité de l'exploitation ou des insuffisances dans l'état technique de ses matériels roulants, ils en informent l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

II. - Dans le cas où SNCF Réseau a confié par convention la gestion opérationnelle des circulations, les mesures conservatoires sont prises, sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa du I, par le titulaire de la convention dans les conditions prévues au I. Le titulaire de la convention informe SNCF Réseau des mesures conservatoires prises.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions d'application du présent article.

## **Article 104**

I. - En cas d'accident grave, d'accident ou d'incident, le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations prend les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires, ainsi que la protection de l'environnement. Il en informe sans délai le préfet territorialement compétent et, le cas échéant, l'autorité judiciaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations prend les mesures nécessaires à la reprise de l'exploitation, en concertation avec les autorités chargées des opérations de secours ou des enquêtes judiciaires ou administratives.

II. - Dans le cas où SNCF Réseau a confié par convention la gestion opérationnelle des circulations, les mesures prévues au I sont prises par le titulaire de la convention, qui en informe SNCF Réseau.

### **Section 3 : Transmission d'informations permettant le retour d'expérience**

#### **Article 105**

Avant le 31 mai de chaque année, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires transmettent à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire un rapport sur la sécurité concernant l'année civile précédente.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu de ces rapports.

#### **Article 106**

I. - Sans préjudice des obligations d'information prévues à l'article R. 1621-12 du code des transports, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures signalent immédiatement au Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, au ministre chargé des transports, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et, le cas échéant, au gestionnaire d'infrastructure concerné en charge de l'exploitation, la survenance des accidents graves et accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves.

II. - Lorsque SNCF Réseau a confié par convention la gestion opérationnelle des circulations, les entreprises ferroviaires et le titulaire de la convention signalent immédiatement au Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, au ministre chargé des transports, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et, le cas échéant, au titulaire de la convention, la survenance des accidents et des incidents graves définis par arrêté du ministre chargé des transports. Le titulaire de la convention en informe sans délai SNCF Réseau.

#### **Article 107**

Dans le cadre du retour d'expérience commun du système ferroviaire, les exploitants ferroviaires informent l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de tout événement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la sécurité ferroviaire, et lui transmettent les éléments d'analyse.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit la nomenclature de classification de ces événements ainsi que les modalités de la transmission des informations à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

#### **Section 4 : Collecte et transmission des informations en vue de l'évaluation du niveau de sécurité**

##### **Article 108**

I. - Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures qui ne sont pas en charge de la gestion opérationnelle des circulations déclarent, chacun pour ce qui le concerne, au gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations et à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés au 2° de l'article 3 du présent décret. Le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations déclare à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire tous les événements de sécurité dont il a connaissance.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure qui ne sont pas en charge de la gestion opérationnelle des circulations communiquent au début de chaque trimestre suivant au gestionnaire d'infrastructure qui est en charge de la gestion opérationnelle des circulations et à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire la valeur des indicateurs qui les concernent.

Le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations communique au début de chaque trimestre suivant à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire la valeur des indicateurs de sécurité qui le concernent et qu'il a établis. Pour les voies ferrées portuaires, cette communication est réalisée au début de chaque année suivante par les gestionnaires d'infrastructure et intégrée au rapport sur la sécurité prévu à l'article 105.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, sans préjudice des compétences du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, demander à tout gestionnaire d'infrastructure et à toute entreprise ferroviaire de lui faire un rapport sur tout accident ou incident survenus sur le système ferroviaire.

II. - Lorsque SNCF Réseau a confié par convention la gestion opérationnelle des circulations, le titulaire de la convention déclare à SNCF Réseau et à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés au 2° de l'article 3 et leur communique au début de chaque trimestre suivant la valeur des indicateurs qui le concernent.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, sans préjudice des compétences du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, demander au titulaire de la convention de lui faire rapport sur tout accident ou incident.

## **Chapitre IV : Conditions d'exercice des tâches de sécurité par les personnels**

### **Article 109**

Avant d'être affectés à des tâches de sécurité, les personnels reçoivent une formation adaptée à ces tâches, comprenant notamment une formation aux techniques et à l'emploi des matériels utilisés.

La liste des tâches de sécurité et de celles d'entre elles qui constituent des tâches essentielles pour la sécurité est fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

### **Section 1 : Dispositions relatives aux conducteurs**

#### **Article 110**

Les personnes assurant la conduite de trains et titulaires d'une licence prévue par l'article L. 2221-8 du code des transports sont titulaires d'une attestation délivrée par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure.

Lorsque l'attestation n'a pas été délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour lequel la conduite de trains est réalisée, il appartient à ce dernier de s'assurer que l'attestation a été délivrée dans des conditions conformes à son système de gestion de la sécurité et qu'elle demeure valide.

#### **Article 111**

Cette attestation est délivrée au conducteur qui, d'une part, a satisfait à des épreuves d'évaluation permettant d'apprécier ses connaissances professionnelles des lignes ou sections de lignes et des types de matériel roulant sur lesquels il est amené à conduire et, d'autre part, justifie qu'il détient les compétences linguistiques requises pour les lignes ou sections de lignes concernées.

L'attestation délivrée au conducteur est également valable pour les itinéraires de déviation prescrits par le gestionnaire d'infrastructure pour des lignes ou sections de ligne pour lesquelles le conducteur est habilité, sous réserve de respecter les deux conditions suivantes :

1° Ces itinéraires font l'objet d'une fiche de détournement dont les modalités d'établissement et de délivrance sont précisées dans l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure et qui comporte, le cas échéant, des prescriptions spécifiques portant sur les circulations ;

2° Le conducteur connaît le régime d'exploitation de ces itinéraires.

L'attestation mentionne la catégorie de conduite, les lignes ou les sections de lignes, les types de matériel roulant et les langues pour lesquels le conducteur est habilité.

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe le modèle des attestations.

### **Article 112**

Les épreuves d'évaluation sont placées sous la responsabilité d'un superviseur désigné par la personne chargée de les organiser. Les personnes chargées de l'évaluation répondent à des conditions d'indépendance.

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure organise une procédure de recours ouverte à tout conducteur dont l'attestation a été retirée ou suspendue ou à qui a été refusée la délivrance ou la mise à jour d'une attestation. Si un désaccord persiste à l'issue de cette procédure de recours interne, le conducteur dispose d'un délai d'un mois pour demander un avis de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sur la décision rendue par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure. Dès réception de la demande d'avis, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en informe l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure concerné. Dans le délai d'un mois au plus tard après sa saisine, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire rend un avis motivé dans lequel il peut demander à l'entreprise ferroviaire ou au gestionnaire d'infrastructure de réexaminer sa décision. L'avis est notifié aux parties.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les connaissances professionnelles à évaluer, les conditions de reconnaissance des compétences linguistiques ainsi que les modalités de leur évaluation. Ces modalités doivent garantir la pertinence et l'objectivité des évaluations. L'arrêté précise les procédures de recours ouvertes au conducteur et fixe les modalités de suivi des connaissances professionnelles.

### **Article 113**

Par dérogation à l'article 110, la détention d'une attestation valide pour une ligne n'est pas requise d'un conducteur de trains accompagné par un conducteur habilité à cette ligne et assurant la fonction de pilote dans les cas suivants :

- 1° Lorsque la perturbation du service ferroviaire ou les exigences de l'entretien de l'infrastructure imposent, à la demande du gestionnaire d'infrastructure, de dévier des trains régulièrement programmés ;
- 2° Pour la circulation occasionnelle des trains touristiques ou historiques ;
- 3° Pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive ;
- 4° Pour des services exceptionnels uniques de transport de marchandises avec l'accord préalable du gestionnaire de l'infrastructure.

Les conducteurs en formation ou en évaluation sur le réseau sont dispensés de l'attestation dès lors qu'ils conduisent sous le contrôle d'un moniteur, d'un formateur ou d'un évaluateur disposant d'une attestation valide.

Des dispositions particulières sont applicables aux circulations nécessaires à la formation de formateurs à un nouveau matériel et à une infrastructure nouvelle ou modifiée. Ces dispositions sont soumises à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en vue de garantir le niveau de sécurité. Parmi ces dispositions, celles ayant une incidence sur la gestion des circulations sont portées à la connaissance du gestionnaire d'infrastructure préalablement à leur mise en œuvre.

## **Article 114**

I. - L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure délivre au conducteur, sur sa demande, une copie de l'attestation et de tous les documents de nature à établir la preuve de sa formation, de ses qualifications, de son expérience et de ses compétences professionnelles.

La copie de l'attestation doit être conforme à l'annexe III du règlement (UE) n° 36/2010 du 3 décembre 2009.

II. - Lorsqu'il recrute de nouveaux personnels pour effectuer la tâche de conduite, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure peut tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement au sein d'autres exploitants ferroviaires.

III. - Lorsqu'un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs s'accompagne du transfert du contrat de travail d'un conducteur, l'ensemble des documents mentionnés au I du présent article est transmis au nouvel attributaire par l'entreprise ferroviaire concernée, au moins six mois avant la date du transfert effectif.

Une copie de ces documents est également transmise au conducteur dont le contrat de travail est transféré.

Sur la base des documents transmis, et à condition que le conducteur concerné soit affecté à la conduite sur une ligne ou une section de ligne et un matériel identiques à ceux pour lesquels il était précédemment habilité, le nouvel attributaire peut, sous sa responsabilité et suivant une procédure qu'il définit dans son système de gestion de la sécurité, lui délivrer l'attestation.

Cette attestation est délivrée pour une durée maximale d'un an, dans la limite du délai de validité fixé par la précédente attestation.

Dans ce délai, le nouvel attributaire organise les évaluations nécessaires conformément à l'article 111.

## **Article 115**

La formation et l'évaluation des connaissances professionnelles requises pour permettre la délivrance aux conducteurs de l'attestation prévue à l'article 110 sont organisées soit par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour lequel la conduite de trains est réalisée, soit par un organisme agréé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Elles peuvent également être organisées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, sur la base d'exigences équivalentes à celles requises en France.

## **Article 116**

Les organismes de formation et d'évaluation des conducteurs sont agréés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans le respect d'un cahier des charges. Son contenu et les conditions de délivrance de l'agrément sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.

Les personnes compétentes pour former et évaluer un conducteur en vue de l'obtention de l'attestation pour une section de ligne déterminée sont habilitées selon une procédure reconnue par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Lorsqu'une procédure n'est pas reconnue par la délivrance d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'un agrément d'organisme prévu à l'alinéa précédent, elle est reconnue par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire au vu d'un dossier transmis par l'organisme intéressé précisant les modalités d'habilitation des personnes chargées de ces missions en fonction des différentes sections de lignes concernées.

Le contenu de ce dossier et les conditions et modalités de délivrance de cette reconnaissance sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports.

Le conducteur, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure sont tenus de justifier, sur simple demande d'un agent de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire habilité à cet effet par son directeur général, la détention de l'attestation exigée à l'article 110.

## **Article 117**

Toute personne assurant la conduite de train et titulaire d'une licence prévue par l'article L. 2221-8 du code des transports ainsi que d'une attestation prévue à l'article 110 doit justifier de la détention de ces documents.

## **Section 2 : Habilitation des personnels exerçant une tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire autre que la conduite de trains**

### **Article 118**

Avant d'être affectés à des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains, les personnels reçoivent une formation adaptée à ces tâches, comprenant notamment une formation aux techniques et à l'emploi des matériels utilisés.

### **Article 119**

Les personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports sont habilités, par leur employeur, à exercer des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire lorsque :

1° Ils maîtrisent les compétences professionnelles définies, dans les conditions prévues à l'article 120, par un arrêté du ministre chargé des transports et précisées dans le système de gestion de la sécurité de l'employeur. Cet arrêté précise en tant que de besoin les modalités particulières d'application des dispositions de la présente section pour les voies ferrées portuaires ;

2° Ils détiennent les certificats, en cours de validité, d'aptitude physique et psychologique prévus par le décret du 12 avril 2017 susvisé.

Lorsque les établissements publics ou entreprises mentionnés aux articles L. 2161-1 et L. 2161-2 du code des transports emploient un salarié d'une autre entreprise, ils s'assurent que l'habilitation de ce salarié garantit la maîtrise des dispositions de leur système de gestion de la sécurité.

### **Article 120**

La formation requise pour l'habilitation des personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports comporte en particulier la connaissance de la partie utile des lignes du réseau concerné et celle de la réglementation de sécurité de l'exploitation de ce réseau, du système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que des procédures d'urgence. Elle est sanctionnée par la délivrance d'une attestation de formation.

### **Article 121**

La formation requise pour l'habilitation des personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports est organisée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure, qui justifie, dans le cadre de son système de gestion de sécurité, les mesures qu'il met en œuvre pour définir le programme de la formation, la réaliser et en assurer la bonne exécution.

Lorsque l'employeur fait appel à un organisme de formation agréé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, il n'a pas à justifier les modalités de réalisation et de suivi de la formation. L'agrément est délivré dans les conditions fixées par un cahier des charges dont le contenu est défini par un arrêté du ministre chargé des transports.

### **Article 122**

Le titulaire d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité unique justifie, sur simple demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, de la détention, conformément à l'article 120, d'une attestation de formation par toute personne affectée à une tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire autre que la conduite des trains.

### **Article 123**

I. - L'employeur délivre au personnel affecté à des tâches essentielles de sécurité autres que la conduite, sur demande, une copie de l'habilitation et de tous les documents de nature à établir la preuve de sa formation, de ses qualifications, de son expérience et de ses compétences professionnelles.

II. - Lorsqu'il recrute de nouveaux personnels affectés à des tâches essentielles pour la sécurité, l'employeur peut tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement dans l'exercice de missions pour le compte d'autres entreprises ferroviaires ou gestionnaires d'infrastructure.

III. - Lorsqu'un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs, tel que prévu à l'article L. 2121-20 du code des transports, s'accompagne du transfert du contrat de travail d'un personnel affecté à des tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite de train, l'employeur précédent transmet au nouvel attributaire l'ensemble des documents mentionnés au 1er alinéa au moins six mois avant le transfert effectif du contrat.

Sur la base des documents transmis, le nouvel employeur peut, sous sa responsabilité et suivant une procédure définie par le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure pour lequel le personnel exerce ses missions, lui délivrer l'habilitation prévue à l'article 119. Cette habilitation est délivrée pour une durée maximale d'un an, et dans la limite de la validité de l'habilitation délivrée par le précédent employeur et des certificats d'aptitude physique et psychologique prévus au même article.

Dans ce délai, le nouvel attributaire doit se mettre en conformité avec les obligations d'évaluation des personnels affectés à des tâches essentielles de sécurité autre que la conduite. Les obligations d'évaluation de ces personnels sont définies par arrêté du ministre chargé des transports.

### **Section 3 : Accès aux services de formation des personnels exerçant une tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire**

#### **Article 124**

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ainsi que les personnels affectés à des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire ont un accès équitable et non discriminatoire aux organismes de formation chaque fois que cette formation est nécessaire pour exploiter des services sur leur réseau.

Si le dispositif de formation ne comprend pas le passage d'examens ni la délivrance de certificats, il appartient à l'employeur d'en assurer l'organisation afin de garantir au personnel l'accès à la détention des certificats.

#### **Article 125**

Si les services de formation ou l'évaluation prévue au présent chapitre ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire d'infrastructure, celui-ci ou celle-ci fournit ses prestations à d'autres exploitants ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, en rapport avec les coûts et incluant une marge bénéficiaire raisonnable.

## **Titre III : CONSTITUANTS D'INTEROPERABILITÉ ET SOUS-SYSTÈMES**

### **Chapitre Ier : Principes de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes**

#### **Section 1 : Conformité ou aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité**

##### **Article 126**

Un constituant d'interopérabilité satisfait aux exigences essentielles s'il est conforme aux conditions fixées dans les spécifications techniques d'interopérabilité correspondantes ou aux spécifications européennes mises au point pour satisfaire à ces conditions.

Les constituants d'interopérabilité sont utilisés dans leur domaine d'utilisation conformément à leur destination et sont installés et entretenus convenablement. Le présent alinéa ne fait pas obstacle à la mise sur le marché de ces constituants pour d'autres applications.

##### **Article 127**

La mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité n'est pas subordonnée à des vérifications supplémentaires aux vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi pour la mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité.

##### **Article 128**

Le ministre chargé des transports informe la Commission européenne, l'Agence et les autres Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, des mesures prises en application de l'article L. 2211-5 du code des transports en précisant, en particulier, si la non-conformité des constituants d'interopérabilité résulte :

- 1° D'un non-respect des exigences essentielles ;
- 2° D'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application des spécifications soit invoquée ;
- 3° D'une insuffisance des spécifications européennes.

Lorsque la non-conformité des constituants d'interopérabilité résulte d'une insuffisance des spécifications européennes, le ministre chargé des transports procède au retrait partiel ou total de la spécification en cause des publications où elle figure.

## **Article 129**

Dans le cas prévu au premier alinéa de l'article L. 2211-5 du code des transports, le fabricant est tenu de mettre le constituant d'interopérabilité en conformité avec la déclaration « CE » de conformité. Il informe l'Etablissement public de sécurité ferroviaire des mesures prises à cet effet.

## **Section 2 : Conformité des sous-systèmes**

### **Article 130**

Les installations fixes et les véhicules satisfont aux spécifications techniques d'interopérabilité et aux règles nationales en vigueur au moment de l'introduction respectivement de la demande d'autorisation de mise en service ou de la demande de mise sur le marché, sans préjudice de la stratégie d'application des spécifications techniques d'interopérabilité.

La conformité et le respect des spécifications techniques d'interopérabilité et des règles nationales par les installations fixes et les véhicules sont maintenus en permanence au cours de leur utilisation.

### **Article 131**

Modifié par Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 - art.5

Le ministre chargé des transports informe immédiatement la Commission européenne des vérifications complémentaires demandées en application de l'article L. 2212-5 du code des transports en indiquant les motifs de ces vérifications supplémentaires et en précisant si le fait pour un sous-système de ne pas satisfaire entièrement aux exigences essentielles en application de l'article L. 2212-5 résulte :

- 1° Du non-respect des exigences essentielles ou d'une spécification technique d'interopérabilité, ou d'une mauvaise application d'une spécification technique d'interopérabilité, auquel cas la Commission européenne informe immédiatement l'Etat membre dans lequel réside la personne qui a établi indûment la déclaration « CE » de vérification et demande à cet Etat membre de prendre les mesures appropriées ;
- 2° D'une insuffisance d'une spécification technique d'interopérabilité. Dans ce cas, la procédure de modification de la spécification technique d'interopérabilité par la Commission européenne prévue à l'article 6 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée s'applique.

### **Section 3 : Présomption de conformité des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes aux exigences essentielles**

#### **Article 132**

Les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes conformes à des normes harmonisées ou à des parties de celles-ci, dont les références ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne, sont présumés conformes aux exigences essentielles prévues par ces normes ou parties de normes.

### **Chapitre II : Libre circulation des sous-systèmes**

#### **Article 133**

Modifié par Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 - art.6

Conformément à l'article L. 2212-2 du code des transports, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire satisfaisant aux exigences essentielles n'est pas subordonnée à des vérifications supplémentaires lorsque des vérifications ont déjà été effectuées :

- 1° Dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration « CE » de vérification ;
- 2° Ou dans d'autres Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, avant ou après l'entrée en vigueur du présent décret, en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

### **Chapitre III : Procédure de déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et de déclaration « CE » de vérification des sous-systèmes**

#### **Section 1 : Déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité**

#### **Article 134**

Pour établir la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire sur le territoire de l'un des Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci applique les dispositions prévues par les spécifications techniques d'interopérabilité le concernant.

### **Article 135**

Lorsque la spécification technique d'interopérabilité correspondante l'impose, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est effectuée par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire en a fait la demande.

### **Article 136**

Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres actes juridiques de l'Union européenne portant sur d'autres questions, la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres actes juridiques.

### **Article 137**

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations prévues par les articles 134 et 136, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché les constituants d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'imposent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses, ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage.

### **Article 138**

Lorsque la spécification technique d'interopérabilité l'exige, la déclaration « CE » est accompagnée :

- 1° D'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité considéré isolément, avec les spécifications techniques qu'il doit respecter ;
- 2° D'un certificat, délivré par un ou des organismes notifiés, de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des exigences fonctionnelles sont concernées.

### **Article 139**

La déclaration « CE » est datée et signée par le fabricant ou son mandataire.

### **Article 140**

La déclaration « CE » et la liste des documents qui l'accompagnent sont établies conformément au règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 susvisé.

## **Article 141**

Les pièces détachées des sous-systèmes déjà en service lors de l'entrée en vigueur de la spécification technique d'interopérabilité correspondante peuvent être installées dans ces sous-systèmes sans être soumises aux procédures fixées par cette même spécification technique d'interopérabilité pour évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi.

## **Article 142**

Toute personne qui a établi une déclaration « CE » doit tenir les éléments justificatifs de cette déclaration à la disposition des agents chargés du contrôle mentionnés à l'article L. 2211-2 du code des transports.

## **Article 143**

Est puni des peines prévues pour les contraventions de la troisième classe le fait, pour toute personne, de ne pas présenter aux agents chargés du contrôle les éléments justificatifs mentionnés aux articles 134 à 139, ainsi que le fait, pour toute personne, de détenir en vue de la vente un constituant d'interopérabilité non conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité ou muni d'une déclaration « CE » dont le contenu n'est pas conforme aux dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 du 12 février 2019 susvisé.

## **Section 2 : Déclaration « CE » de vérification des sous-systèmes**

### **Sous-section 1 : Dispositions générales**

## **Article 144**

La déclaration « CE » de vérification d'un sous-système est établie par le demandeur. Celui-ci déclare sous sa seule responsabilité que le sous-système concerné a été soumis aux procédures de vérification pertinentes et qu'il satisfait aux exigences des dispositions pertinentes du droit de l'Union européenne ainsi qu'aux règles nationales pertinentes le cas échéant.

La déclaration « CE » de vérification et les documents qui l'accompagnent sont datés et signés par le demandeur.

## **Article 145**

Le demandeur est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration « CE » de vérification conformément à l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

#### **Article 146**

En cas de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système entraînant une modification du dossier technique et affectant la validité des procédures de vérification déjà effectuées, le demandeur évalue si une nouvelle déclaration « CE » de vérification est nécessaire.

#### **Article 147**

En cas de substitution d'un sous-système dans le cadre d'un entretien, si la déclaration « CE » de vérification n'existe pas, le demandeur se réfère à la déclaration de vérification des règles nationales ou au dossier technique existant.

### **Sous-section 2 : Vérification « CE » des sous-systèmes par un organisme d'évaluation de la conformité**

#### **Article 148**

En vue d'établir la déclaration « CE » de vérification nécessaire à la mise sur le marché et à la mise en service prévue au titre IV du présent décret, le demandeur sollicite l'organisme ou les organismes d'évaluation de la conformité mentionnés à l'article 54 qu'il a choisis à cet effet pour engager la procédure de vérification « CE » prévue à l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

#### **Article 149**

La mission de l'organisme notifié chargé de la vérification « CE » d'un sous-système commence au stade de la conception et s'étend sur toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise sur le marché ou la mise en service du sous-système. Elle se poursuit également, conformément à la spécification technique d'interopérabilité correspondante, pendant la vérification des interfaces du sous-système concerné par rapport au système dans lequel il s'intègre.

### **Article 150**

L'organisme notifié peut délivrer des attestations de contrôles intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification mentionnée à l'article 149 ou certaines parties du sous-système.

### **Article 151**

Si la spécification technique d'interopérabilité correspondante le permet, l'organisme notifié peut délivrer des certificats de vérifications portant sur un ou plusieurs sous-systèmes ou sur certaines parties de ces sous-systèmes.

### **Article 152**

En cas d'application de règles nationales, les missions de l'organisme notifié sont exercées par l'organisme désigné dans les mêmes conditions que celles prévues à la présente sous-section.

### **Article 153**

Le détail des procédures de vérification « CE » des sous-systèmes et les modèles ainsi que le contenu de la déclaration « CE » de vérification sont précisés par le règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 du 12 février 2019 susvisé.

## **Titre IV : MISE SUR LE MARCHÉ ET MISE EN SERVICE**

### **Chapitre Ier : Autorisations temporaires d'essais**

#### **Article 154**

Préalablement à la mise sur le marché ou à la mise en service, et chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut délivrer des autorisations temporaires permettant au demandeur d'utiliser le véhicule à des fins de vérifications pratiques sur le réseau.

Le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations et le gestionnaire d'infrastructure chargé de la maintenance, en concertation avec le demandeur d'essai, mettent tout en œuvre, chacun pour ce qui le concerne, pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire prend des mesures afin que les essais aient lieu.

Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire à compter de la date de réception du dossier complet vaut décision de refus.

#### **Article 155**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut également délivrer une autorisation de catégorie d'essais.

Cette autorisation a pour objet de permettre l'exécution d'essais dans des conditions identiques à la catégorie autorisée. Pour obtenir cette autorisation, le demandeur présente un dossier démontrant son aptitude à réaliser les différents essais objet de sa demande conformément aux exigences réglementaires de sécurité. La circulation du train d'essai est obligatoirement réalisée par un exploitant ferroviaire. Cette autorisation est valable pour une durée maximale de trois ans.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est informé au début du mois suivant des circulations effectuées sous ce régime par le titulaire de l'autorisation. En cas de manquement à la sécurité, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut retirer à tout moment cette autorisation.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit le régime de délivrance d'autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais et de délivrance des autorisations de catégorie d'essais.

## **Chapitre II : Mise sur le marché de sous-systèmes mobiles**

### **Article 156**

Les sous-systèmes mobiles ne sont mis sur le marché par le demandeur que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles.

Le demandeur s'assure, en particulier, que la déclaration de vérification correspondante a été fournie.

## **Chapitre III : Mise sur le marché d'un véhicule**

### **Section 1 : Procédure d'autorisation d'un véhicule**

#### **Sous-section 1 : Dispositions communes**

### **Article 157**

Le demandeur ne met un véhicule sur le marché qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché du véhicule délivrée conformément aux dispositions du présent décret dans le respect du règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 du 4 avril 2018 susvisé.

L'autorisation de mise sur le marché est délivrée selon le cas, soit par l'Agence, soit par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

### **Article 158**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est responsable des autorisations de mise sur le marché des véhicules qu'il délivre.

### **Article 159**

Dans sa demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, le demandeur précise le domaine d'utilisation du véhicule. La demande comporte les documents attestant que la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation a été vérifiée.

## **Article 160**

La demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule est accompagnée d'un dossier de sécurité concernant le véhicule ou le type de véhicule et contenant les justificatifs :

- 1° De la mise sur le marché des sous-systèmes mobiles dont est composé le véhicule sur la base de la déclaration « CE » de vérification ;
- 2° De la compatibilité technique des sous-systèmes mentionnés au 1° dans le véhicule, établie le cas échéant sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité et des règles nationales pertinentes ;
- 3° De l'intégration en sécurité des sous-systèmes mentionnés au 1° dans le véhicule, établie le cas échéant sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité et des règles nationales correspondantes, ainsi que des méthodes de sécurité communes définies au 22° de l'article 2 ;
- 4° De la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation prévu à l'article 159, établi le cas échéant sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité et des règles nationales pertinentes, des registres des infrastructures, ainsi que des méthodes de sécurité communes en ce qui concerne l'évaluation des risques.

## **Article 161**

Cette demande et les informations la concernant, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue sont transmis par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Article 162**

Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable pour leur production.

## **Article 163**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre les autorisations de mise sur le marché de véhicules ou informe le demandeur de sa décision négative dans un délai raisonnable préétabli, en tout état de cause dans un délai de trois mois et deux semaines à compter de la réception de toutes les informations pertinentes du demandeur.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire applique la procédure d'autorisation mentionnée à l'article 157.

Ces autorisations permettent que les véhicules soient mis sur le marché de l'Union européenne ou d'Etats appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci.

### **Article 164**

Les autorisations de mise sur le marché d'un véhicule mentionnent :

- 1° Le ou les domaines d'utilisation ;
- 2° Les valeurs des paramètres définis dans les spécifications techniques d'interopérabilité et, le cas échéant, dans les règles nationales pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et le domaine d'utilisation ;
- 3° La conformité du véhicule avec les spécifications techniques d'interopérabilité et les ensembles de règles nationales correspondants, au regard des paramètres mentionnés au 2° ;
- 4° Les conditions qui régissent l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions.

### **Sous-section 2 : Coopération de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pour la délivrance par l'Agence des autorisations de mise sur le marché**

### **Article 165**

Dans le cadre des autorisations de mise sur le marché délivrées par l'Agence, lorsque le domaine d'utilisation desdites autorisations envisagé concerne le système ferroviaire, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, consulté par l'Agence, vérifie si le dossier de demande est complet, pertinent et cohérent pour ce qui concerne le 4° de l'article 160. Pour les éléments prévus aux 1°, 2° et 3° de l'article 160, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire effectue cette vérification au regard des règles nationales correspondantes.

En cas de désaccord de l'Agence avec une conclusion négative de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, celui-ci coopère avec elle en vue de parvenir à une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peuvent associer le demandeur.

Si aucune conclusion mutuellement acceptable ne peut être trouvée dans le délai d'un mois à compter de la date à laquelle l'Agence a informé l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de son désaccord, celui-ci peut soumettre la question à l'arbitrage de la chambre des recours, conformément à l'article 55 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

En cas de désaccord de l'Agence avec une conclusion positive de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, celui-ci coopère avec l'Agence en vue de convenir d'une conclusion mutuellement acceptable. Si nécessaire, l'Agence et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peuvent associer le demandeur.

### **Sous-section 3 : Autorisation de mise sur le marché délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire**

#### **Article 166**

Lorsque le domaine d'utilisation est limité à un ou à plusieurs réseaux sur le territoire national, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, sous sa propre responsabilité et sur requête du demandeur, délivrer l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule.

#### **Article 167**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre cette autorisation au regard des éléments prévus à l'article 160 conformément aux procédures prévues à l'article 157.

En cas de rejet partiel ou total de la demande d'autorisation, le demandeur peut demander, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de revoir sa décision.

#### **Article 168**

L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule délivrée par l'Agence ou l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci est également valable sans extension du domaine d'utilisation pour les véhicules circulant sur une section frontière sous réserve de la similitude des caractéristiques techniques des réseaux de chacun des Etats et de la consultation des autorités nationales de sécurité compétentes. Cette consultation peut se faire au cas par cas ou rentrer dans un accord transfrontalier conclu entre les autorités nationales de sécurité concernées.

#### **Article 169**

En cas de non-application d'une ou de plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ne délivre l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule qu'au terme de la procédure définie aux articles 6 à 9.

## **Sous-section 4 : Renouvellement ou réaménagement de véhicules**

### **Article 170**

En cas de renouvellement ou de réaménagement de véhicules existants qui sont déjà munis d'une autorisation de mise sur le marché ou d'une autorisation équivalente, une nouvelle autorisation de mise sur le marché est requise si l'une des conditions suivantes est remplie :

- 1° Des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres visées au 2° de l'article 164, qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables définis dans les spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 2° Le niveau global de sécurité du véhicule concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés ;
- 3° L'autorisation de mise sur le marché est requise par les spécifications techniques d'interopérabilité concernées.

## **Section 2 : Procédures particulières d'autorisation d'un véhicule**

### **Sous-section 1 : Extension du domaine d'utilisation d'un véhicule déjà autorisé**

#### **Article 171**

Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été autorisé à un réseau situé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents prévus à l'article 160 concernant le domaine d'utilisation supplémentaire, et soumet le dossier à l'Agence, conformément à l'article 20 du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

#### **Article 172**

Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation sur le territoire national d'un véhicule dont l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents, mentionnés à l'article 168, concernant le domaine d'utilisation supplémentaire.

Il soumet le dossier à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui, après avoir suivi les procédures prévues aux articles 166 à 169, délivre une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi.

## **Sous-section 2 : Autorisation par type de véhicule**

### **Article 173**

L'autorisation par type de véhicule est délivrée selon le cas soit par l'Agence, soit par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire conformément à la procédure prévue aux articles 157 à 172 et dans le respect du règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 du 4 avril 2018 susvisé.

La demande d'autorisation par type de véhicule et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours sont transmis par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

### **Article 174**

Si l'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre une autorisation de mise sur le marché d'un véhicule, il délivre en même temps, à la demande du demandeur, l'autorisation par type de véhicule, qui porte sur le même domaine d'utilisation du véhicule.

### **Article 175**

En cas de modification de toute disposition pertinente des spécifications techniques d'interopérabilité ou des règles nationales en vertu de laquelle une autorisation par type de véhicule a été délivrée, les spécifications techniques d'interopérabilité ou les règles nationales déterminent si l'autorisation par type de véhicule en question demeure valable ou doit être renouvelée.

Si l'autorisation doit être renouvelée, les vérifications effectuées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire se limitent aux règles ayant été modifiées.

### **Article 176**

La déclaration de conformité au type est établie selon le modèle défini par le règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 du 12 février 2019 susvisé.

### **Article 177**

Un véhicule ou une série de véhicules conformes à un type de véhicule autorisé reçoivent, sans autre vérification, une autorisation prévue à la section précédente, sur la base d'une déclaration de conformité audit type de véhicule présentée par le demandeur.

La demande est établie conformément à l'une des procédures suivantes :

- 1° Aux procédures de vérification des spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes ;
- 2° Si aucune spécification technique d'interopérabilité n'est applicable, aux procédures d'évaluation de la conformité définies aux modules B+D, B+F et H1 de la décision n° 768/2008/CE susvisée ;
- 3° Le cas échéant, tout autre module d'évaluation de la conformité prévu par les actes d'exécution mentionnés au paragraphe 6 de l'article 24 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

### **Article 178**

Le renouvellement de l'autorisation par type de véhicule est sans incidence sur les autorisations de mise sur le marché de véhicules qui ont déjà été délivrées sur la base de la précédente autorisation de mise sur le marché du type de véhicule en question.

### **Article 179**

Les exigences pour obtenir l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et l'autorisation par type de véhicule, les détails de la procédure d'autorisation, y compris la participation de l'Agence et de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, sont définis par le règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 du 4 avril 2018 susvisé.

## **Section 3 : Enregistrement d'un véhicule**

### **Article 180**

Sans préjudice des dispositions prévues aux sections 1, 2 et 4 du présent chapitre, aucun véhicule ferroviaire n'est autorisé à circuler lorsqu'il est offert des capacités d'infrastructure, s'il ne peut être identifié dans un registre des véhicules tel que prévu à l'article 184.

### **Article 181**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire attribue à chaque véhicule, lors de son enregistrement, un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV). Ce numéro est inscrit sur chaque véhicule.

Les spécifications du numéro d'immatriculation européen de véhicule sont décrites dans la décision d'exécution (UE) n° 2018/1614 du 25 octobre 2018 susvisée, conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes.

Un numéro d'immatriculation européen de véhicule unique est attribué à chaque véhicule, sauf indication contraire dans le règlement précité, conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes.

### **Article 182**

Lorsque le domaine d'utilisation est limité à la France, le véhicule est enregistré en France.

### **Article 183**

Lorsque le domaine d'utilisation couvre le territoire de plusieurs Etats membres de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, le véhicule est enregistré dans l'un des Etats concernés.

### **Article 184**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire tient à jour un registre national des véhicules jusqu'à ce que le registre européen des véhicules défini par la décision d'exécution (UE) n° 2018/1614 du 25 octobre 2018 susvisée soit opérationnel, au plus tard le 16 juin 2021. Le registre respecte les spécifications communes définies par cette décision d'exécution.

Tant que les registres nationaux de véhicules des Etats membres ne sont pas reliés entre eux, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire met à jour son registre pour les données qui le concernent, en intégrant dans son propre registre les modifications apportées par un autre Etat membre.

Le registre est accessible au Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, ainsi que, pour l'exercice de leurs missions, à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, à l'Agence, aux autorités nationales de sécurité des Etats concernés, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, et aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

### **Article 185**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire veille à ce que les données relatives à un véhicule autorisé pour la première fois dans un pays tiers et exploité sur le territoire national, puissent être retrouvées par un registre des véhicules ou soient disponibles d'une autre manière, sans retard, dans un format aisément lisible et dans le respect des mêmes principes non discriminatoires que ceux qui sont appliqués aux données analogues présentes dans un registre des véhicules.

## **Article 186**

Le détenteur notifie immédiatement toute modification des données introduites dans les registres des véhicules, la destruction d'un véhicule ou la décision de ne plus immatriculer un véhicule à l'Etat membre dans lequel le véhicule a été enregistré.

## **Article 187**

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe :

- 1° Le fait pour une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure de faire circuler un véhicule en méconnaissance des dispositions des articles 180 à 183 et 186 ou des dispositions relatives à son autorisation de mise sur le marché ou de mise en exploitation commerciale ;
- 2° Le fait pour le détenteur d'un véhicule de ne pas fournir les données requises pour la tenue du registre des véhicules mentionné à l'article 184 ou de fournir des données erronées en méconnaissance des dispositions de l'article 186.

## **Article 188**

Par dérogation aux dispositions de l'article 157, en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance ou à destination de pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire de l'Union européenne, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent.

## **Article 189**

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités d'application de la présente section.

## **Section 4 : Vérifications préalables à l'utilisation d'un véhicule**

### **Article 190**

Avant qu'une entreprise ferroviaire utilise un véhicule dans le domaine d'utilisation spécifié dans son autorisation de mise sur le marché, elle vérifie :

- 1° Que le véhicule est muni d'une autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux sections 1 et 2 du présent chapitre ou de l'autorisation d'exploitation en tenant lieu et qu'il est dûment enregistré ;

2° Que le véhicule est compatible avec l'itinéraire, sur la base du registre de l'infrastructure, des spécifications techniques d'interopérabilité applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable lorsque ce registre n'existe pas ou est incomplet. Ce gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité ;

3° Que le véhicule est convenablement intégré dans la composition du train au sein duquel il doit être utilisé, en prenant en compte le système de gestion de la sécurité et la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

### **Article 191**

Pour la réalisation des vérifications prévues à l'article 190, l'entreprise ferroviaire peut effectuer des essais en coopération avec le gestionnaire d'infrastructure chargé de la gestion opérationnelle des circulations.

Ce gestionnaire de l'infrastructure et le gestionnaire d'infrastructure chargé de la maintenance, en concertation avec l'entreprise ferroviaire et, le cas échéant, d'autres gestionnaires d'infrastructure, mettent tout en œuvre, chacun pour ce qui le concerne, pour que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande.

## **Section 5 : Non-conformité de véhicules ou type de véhicules avec les exigences essentielles**

### **Article 192**

Lorsqu'une entreprise ferroviaire constate durant l'exploitation qu'un véhicule qu'elle utilise ne répond pas à l'une des exigences essentielles applicables, elle prend les mesures correctrices nécessaires pour mettre le véhicule en conformité. En outre, elle peut informer l'Agence et toute autorité nationale de sécurité concernée des mesures prises.

Si l'entreprise ferroviaire constate que la non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, elle en informe l'Agence et toutes les autres autorités nationales de sécurité concernées.

### **Article 193**

Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire constate, dans le cadre du processus de surveillance prévu aux articles 25 et suivants, qu'un véhicule ou un type de véhicule,

pour lequel une autorisation de mise sur le marché a été accordée soit par l'Agence, soit par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, conformément aux articles 166 et suivants, ou à l'article 173 lorsqu'il est utilisé conformément à sa destination, ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, il en informe les entreprises ferroviaires utilisant le véhicule ou le type de véhicule et leur demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire informe l'Agence et les autres autorités nationales de sécurité concernées, notamment celles sur le territoire desquelles une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule du même type est en cours d'instruction.

### **Article 194**

Lorsque, dans les situations prévues aux articles 192 et 193, les mesures correctrices appliquées par l'entreprise ferroviaire ne permettent pas d'assurer la conformité avec les exigences essentielles applicables et que la non-conformité se traduit par un risque grave pour la sécurité, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut appliquer des mesures de sécurité temporaires dans le cadre de sa mission de surveillance, conformément aux articles 25 et suivants.

Des mesures de sécurité temporaires prenant la forme d'une suspension de l'autorisation par type d'un véhicule peuvent être parallèlement mises en œuvre par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou par l'Agence. Elles sont soumises à un contrôle juridictionnel et aux procédures prévues à l'article 165.

### **Article 195**

Dans les situations mentionnées à l'article 194, l'autorité qui a délivré l'autorisation après un examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation, conformément à l'article 53 du règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 du 4 avril 2018 susvisé. A cette fin, elle notifie sa décision, qui doit être motivée, au titulaire de l'autorisation de mise sur le marché ou de l'autorisation par type de véhicule.

Le titulaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision, demander que celle-ci soit examinée à nouveau. Dans ce cas, la décision de retrait est suspendue à titre temporaire, et l'Agence ou l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception de la demande de révision pour confirmer ou infirmer sa décision.

Si nécessaire, en cas de désaccord entre l'Agence et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire à propos de la nécessité de restreindre ou de retirer l'autorisation, la procédure d'arbitrage prévue à l'article 165 est mise en œuvre. Si le résultat de cette procédure

d'arbitrage est que l'autorisation du véhicule ne peut être ni restreinte ni retirée, les mesures de sécurité temporaires énoncées à l'article 194 sont retirées.

### **Article 196**

La décision de l'Agence ou de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire retirant l'autorisation est prise en compte dans le registre des véhicules pertinent, conformément aux articles 182 et 183.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire s'assure que les entreprises ferroviaires utilisant des véhicules du même type que le véhicule ou type faisant l'objet du retrait sont correctement informées. Ces entreprises ferroviaires, après avoir vérifié si le même problème de non-conformité existe en ce qui concerne leurs véhicules, peuvent appliquer la procédure prévue au présent article.

Lorsqu'une autorisation de mise sur le marché est retirée, le véhicule concerné n'est plus utilisé et son domaine d'utilisation n'est pas élargi. Lorsqu'une autorisation par type de véhicule est retirée, les véhicules construits sur la base de cette autorisation ne sont pas mis sur le marché ou, s'ils l'avaient déjà été, en sont retirés.

Une nouvelle autorisation peut être demandée selon la procédure décrite à la section 1 du présent chapitre pour des véhicules individuels ou à la sous-section 2 de la section 2 du présent chapitre pour un type de véhicule.

Lorsque, dans les situations décrites aux articles 192 et 193, la non-conformité avec les exigences essentielles est limitée à une partie du domaine d'utilisation du véhicule concerné et que ladite non-conformité existait déjà au moment où l'autorisation de mise sur le marché a été délivrée, celle-ci est modifiée afin d'exclure les parties du domaine d'utilisation concerné.

## **Chapitre IV : Mise en service d'installations fixes**

### **Section 1 : Procédure d'autorisation de mise en service pour les installations fixes**

#### **Article 197**

La mise en service des sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » situés ou exploités sur le territoire national est subordonnée à une autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire conformément aux dispositions des articles 198 à 211.

Une nouvelle autorisation de mise en service est requise, dans les mêmes conditions, pour les projets de renouvellement et de réaménagement lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire le décide, conformément à l'article 200.

En cas de dysfonctionnement d'un système ou d'un sous-système lors de son exploitation ou de manquement grave ou répété aux obligations que lui font la réglementation de sécurité ou de non-respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation de mise service, cette autorisation peut être restreinte, suspendue ou retirée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

### **Article 198**

Pour obtenir l'autorisation de mise en service d'installations fixes, le demandeur soumet à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire :

1° Dès la phase initiale de définition du projet, un dossier de définition de sécurité mentionné à l'article 202.

Ce dossier est soumis pour avis à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. En l'absence de notification de l'avis dans les quatre mois suivant la réception du dossier complet, l'avis est réputé émis ;

2° Avant l'engagement des travaux de réalisation, un dossier préliminaire de sécurité en application des articles 203 et 204 comprenant un rapport établi par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques et d'un rapport établi par un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité.

Ce dossier préliminaire de sécurité est soumis à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pour approbation. Le silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de 3 mois et deux semaines suivant la réception du dossier complet, vaut décision de refus d'approuver le dossier préliminaire de sécurité.

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

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

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs phases, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut demander qu'un dossier préliminaire de sécurité soit présenté pour chacune d'elles.

Lorsque la complexité du projet le justifie, le dossier préliminaire de sécurité peut être présenté en plusieurs étapes ;

3° En vue de la mise en service, une demande d'autorisation accompagnée d'un dossier de sécurité comportant un rapport établi par un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité et un rapport établi par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques en application de l'article 205.

Le dossier de sécurité est soumis pour approbation à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Le silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de trois mois et deux semaines suivant la réception du dossier complet, vaut décision de refus d'autoriser la mise en service.

En cas de rejet partiel ou total de la demande d'autorisation, le demandeur peut demander à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la décision négative, de revoir sa décision.

### **Article 199**

Par dérogation aux dispositions de l'article 198, la demande d'autorisation de mise en service d'un sous-système n'est subordonnée qu'à la production d'un dossier technique de sécurité :

1° Pour les voies ferrées portuaires relevant du présent décret ;

2° Ou lorsque le sous-système objet de la demande de mise en service sur le territoire national est déjà autorisé sur un réseau d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Le dossier technique de sécurité, accompagné d'un rapport d'évaluation établi par un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité désignés et d'un rapport établi par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques est soumis pour approbation à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Le silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de trois mois et deux semaines suivant la réception du dossier complet, vaut décision de refus d'autoriser la mise en service.

### **Article 200**

En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le demandeur soumet un dossier de présentation du projet décrivant les modifications projetées à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire examine le dossier et décide si une nouvelle autorisation de mise en service délivrée selon les dispositions des articles 198 et 199 est requise sur la base des critères suivants :

- 1° Le niveau global de sécurité du sous-système concerné risque d'être affecté négativement par les travaux envisagés ;
- 2° L'autorisation est requise par la spécification technique d'interopérabilité concernée ;
- 3° L'autorisation est requise par les plans de mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité établis par le ministre chargé des transports ;
- 4° Ou des modifications sont apportées aux valeurs des paramètres sur la base desquels l'autorisation a déjà été accordée.

Dans le cas de projets d'équipements au sol ERTMS, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire examine le dossier en étroite collaboration avec l'Agence, pour rendre sa décision.

En cas de silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de trois mois et deux semaines suivant la réception du dossier complet, une nouvelle autorisation de mise en service délivrée selon les dispositions des articles 198 et 199 est requise.

### **Article 201**

Dans un délai d'un mois à compter de la réception des dossiers mentionnés au présent chapitre, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire informe le demandeur que son dossier est complet ou lui demande les pièces manquantes utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

Sans information de la part de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

A la réception des pièces manquantes, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire informe le demandeur que le dossier est complet.

Les délais d'instruction des dossiers prévus aux articles 198 et 199 débutent à compter de la complétude du dossier prononcé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Des pièces complémentaires, y compris les résultats des tests et essais ainsi que des pièces modificatives peuvent être remises par le demandeur ou demandées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant l'instruction pour établir que le niveau de sécurité requis sera atteint à la demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou à l'initiative du demandeur. Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire émet

un doute justifié sur l'atteinte du niveau de sécurité et que le demandeur est invité à fournir davantage d'informations, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut suspendre l'instruction en vertu d'un accord dûment enregistré du demandeur.

Dans le cas d'équipements au sol ERTMS, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire vérifie, dans le dossier de sécurité, la conformité avec la décision positive de l'Agence délivrée conformément à la section 3 du présent chapitre et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure mentionnée au paragraphe 2 de l'article 30 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Section 2 : Contenu des dossiers relatifs à la sécurité**

### **Article 202**

Le dossier de définition de sécurité prévu dès la phase initiale de définition du projet présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles de ce projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant survenir, en particulier ceux qui sont susceptibles d'affecter l'environnement. Ce dossier présente les principaux enjeux en matière de sécurité et mentionne les spécifications techniques d'interopérabilité applicables. Il indique également les missions que le demandeur entend confier à un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité et de l'analyse des risques.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut préciser dans l'avis qu'il émet sur ce dossier les points particuliers concernant la sécurité ou l'interopérabilité à prendre en compte pour la conception et la réalisation du sous-système.

### **Article 203**

Le dossier préliminaire de sécurité présenté avant l'engagement des travaux de réalisation du projet précise les objectifs de sécurité poursuivis et les méthodes qui seront appliquées pour les atteindre, les méthodes de démonstration et les principes dont le respect permettra le maintien du niveau de sécurité pendant toute la période d'exploitation du sous-système.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut assortir son approbation du dossier préliminaire de sécurité de prescriptions complémentaires. Il fixe, en tant que de besoin, les conditions particulières du suivi de la réalisation et les modalités selon lesquelles il en est informé.

### **Article 204**

Le demandeur informe l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de l'avancement des travaux. En cas d'écart par rapport aux éléments contenus dans le dossier préliminaire de sécurité approuvé, il lui indique les études, tests et essais réalisés. L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut demander des études, tests ou essais complémentaires.

Lorsque les écarts ont un impact négatif sur le niveau de sécurité ou induisent une modification significative du projet ayant fait l'objet du dossier préliminaire de sécurité approuvé, le demandeur soumet à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire les études, tests ou essais complémentaires qu'il entend mener afin d'assurer le respect des exigences de sécurité et d'interopérabilité. Ces propositions sont accompagnées d'un rapport de l'organisme d'évaluation de la conformité et de l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques.

L'accord de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sur les mesures proposées par le demandeur, complétées le cas échéant par des études, tests ou essais supplémentaires exigés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, vaut approbation du dossier préliminaire de sécurité augmenté de ces mesures et compléments.

### **Article 205**

Le dossier présenté à l'appui de la demande d'autorisation de mise en service décrit le projet tel qu'il a été réalisé. Il doit démontrer que toutes les obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier préliminaire de sécurité sont satisfaites, que l'objectif de sécurité, et l'objectif d'interopérabilité, pourront être respectés tout au long de la durée de l'exploitation des sous-systèmes et que les évolutions éventuelles du projet intervenues depuis le dépôt du dossier préliminaire de sécurité ne remettent pas en cause ces objectifs.

Le dossier de sécurité contient les preuves documentaires concernant :

- 1° Les déclarations de vérification mentionnées à l'article 148 ;
- 2° La compatibilité technique des sous-systèmes avec le système auquel ils s'intègrent, établie sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité, des règles nationales et des registres concernés ;
- 3° L'intégration en sécurité des sous-systèmes, établie sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité correspondantes, des règles nationales et des méthodes de sécurité communes ;
- 4° Dans le cas de sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation au sol » faisant intervenir le système européen de contrôle des trains (ETCS) ou le système global de communication mobile - ferroviaire (GSM-R), la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 22 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 et, dans le cas d'une modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées intervenue après la décision positive, la conformité avec le résultat de la procédure mentionnée au paragraphe 2 de l'article 30 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Article 206**

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu et les modalités d'instruction des dossiers mentionnés dans le présent chapitre, ainsi que les consultations qui doivent être menées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans le cadre de l'instruction des dossiers.

## **Article 207**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire donne des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations mentionnées aux articles 198 à 206. Un guide du demandeur décrivant et expliquant les exigences concernant ces autorisations et énumérant les documents requis est mis gratuitement à la disposition des demandeurs.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec l'Agence pour diffuser ces informations.

### **Section 3 : Dispositions spécifiques à l'ERTMS**

## **Article 208**

En vue d'obtenir l'approbation de l'Agence pour des projets d'équipements au sol ERTMS pris individuellement ou pour une combinaison de projets, pour une ligne, pour un groupe de lignes ou pour un réseau, le demandeur soumet une demande accompagnée d'un dossier comprenant :

- 1° Le projet de cahier des charges ou la description des solutions techniques envisagées ;
- 2° Des documents attestant des conditions nécessaires pour la compatibilité technique et opérationnelle du sous-système avec les véhicules dont l'exploitation est prévue sur le réseau concerné ;
- 3° Des documents attestant de la conformité des solutions techniques envisagées avec les spécifications techniques d'interopérabilité concernées ;
- 4° Tout autre document pertinent comme les avis de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, les déclarations de vérification ou les certificats de conformité.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut rendre un avis sur la demande d'approbation, soit au demandeur avant la présentation de la demande, soit à l'Agence après cette présentation.

## **Article 209**

Cette demande et les informations relatives à toutes les demandes, l'état d'avancement des procédures concernées et leur issue et, le cas échéant, les demandes et décisions de la chambre de recours sont transmis par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Article 210**

Lorsque l'Agence informe le demandeur des éventuelles insuffisances si celui-ci reconnaît ces insuffisances, il corrige la conception du projet et introduit une nouvelle demande d'approbation auprès de l'Agence.

Dans le cas où la décision de l'Agence n'est pas positive, ou lorsque le demandeur ne reconnaît pas les insuffisances identifiées par l'Agence, il peut adresser à l'Agence, dans un délai d'un mois à compter de la réception de cette décision, une demande motivée que la décision soit examinée à nouveau.

Si l'Agence confirme sa décision initiale, le demandeur est habilité à saisir la chambre de recours instituée en vertu de l'article 55 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

En cas de modification du projet de cahier des charges ou de la description des solutions techniques envisagées après une décision positive de l'Agence, le demandeur en informe l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, sans retard indu, par l'intermédiaire du guichet unique mentionné à l'article 12 du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Article 211**

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire vérifie dans le dossier de sécurité ou le dossier technique de sécurité la conformité avec la décision positive de l'Agence délivrée conformément au présent chapitre et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure mentionnée au paragraphe 2, de l'article 30 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Titre V : DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 212**

I. - Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa de l'article R. 5351-1, il est inséré après les mots : « Elle assure à ce titre l'égal accès aux voies ferrées portuaires », les mots : « ainsi que leur interopérabilité avec les réseaux qui leur sont raccordés » ;

2° L'article R. 5352-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité portuaire établit, après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, un système de gestion de la sécurité applicable aux voies ferrées portuaires qui précise notamment les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer la sécurité des circulations. Les conditions d'approbation du système de gestion de la sécurité ou de la partie de ce système relative à la gestion des interfaces et aux consignes locales d'exploitation sont fixées par décret en Conseil d'Etat. » ;

b) Le troisième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. » ;

3° L'article R. 5352-5 est abrogé.

II. - Le décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 1er est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 1. - Le présent décret fixe les règles de sécurité applicables au transport public de marchandises, hors de tout transport public de personnes, opéré sur :

« 1° Les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas cent kilomètres qui sont utilisées exclusivement pour le trafic de fret ;

« 2° Les voies ou groupes de voies locales permettant de desservir, sur des sites portuaires ou privés, des installations industrielles ferroviaires privées ou des terminaux portuaires.

« Les voies ferrées portuaires des grands ports maritimes et des ports autonomes de Paris et Strasbourg relèvent du 2° sous réserve de la garantie du niveau de sécurité établie sur la base d'une analyse de risques conduite selon les modalités définies par le 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.

« Sont exclues les voies ferrées situées à l'intérieur des enceintes des établissements régis par le décret du 1er avril 1992 susvisé. » ;

2° Le cinquième alinéa de l'article 4 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Plus spécifiquement, les conducteurs reçoivent une formation adéquate et une habilitation dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixées par le système de gestion de la sécurité. » ;

3° Au II de l'article 5, il est inséré, après les mots : « Sur les infrastructures objet du présent décret, les entreprises ferroviaires », les mots : « et les gestionnaires d'infrastructure » ;

4° Au deuxième alinéa de l'article 6, la phrase : « Ce dossier est accompagné d'un rapport établi par l'organisme qualifié accrédité mentionné à l'article 12, lequel donne un avis favorable ou défavorable » est remplacée par la phrase : « Ce dossier est accompagné d'un rapport établi par l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques mentionné à l'article 12, lequel donne un avis favorable ou défavorable. » ;

5° Au deuxième alinéa de l'article 8, les mots : « rapport d'évaluation de la sécurité établi par un organisme qualifié » sont remplacés par les mots : « rapport établi par l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques. » ;

6° Au premier alinéa de l'article 12, les mots : « L'organisme qualifié accrédité conformément à l'article 45 du décret du 19 octobre 2006 susvisé » sont remplacés par les mots : « L'organisme d'évaluation de l'analyse des risques » ;

7° L'article 14 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, la référence : « article 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé » est remplacée par la référence à l'article 180 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

b) Au quatrième alinéa, la référence : « article 53 du décret du 19 octobre 2006 susvisé » est remplacée par la référence à l'article 177 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

8° L'article 15 est ainsi modifié :

a) Au I, la référence : « décret du 19 octobre 2006 susvisé » est remplacée par la référence au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

b) Au I, les mots : « à l'article 27-1 » sont remplacés par les mots : « aux articles 50 à 52 » ;

c) Au II, les mots : « entité chargée de la maintenance désignée par le détenteur du matériel roulant conformément au II de l'article 27-1 du décret du 19 octobre 2006 précité » sont remplacés par les mots : « entité chargée de l'entretien définie au 13° de l'article 2 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 » ;

9° Après le premier alinéa de l'article 16, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« S'agissant des voies ferrées portuaires, les obligations énoncées au premier alinéa sont remplies par la conclusion de la convention de raccordement prévue à l'article R.5352-1 du code des transports. » ;

10° Après l'article 31, il est inséré un article 31-1 ainsi rédigé :

« Art. 31-1. - Pour les exploitants ferroviaires chargés de la circulation sur les voies ferrées portuaires, l'obligation prévue à l'article 4 entre en vigueur le 31 décembre 2020 ».

III. - Le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 susvisé est ainsi modifié :

1° L'article 1er est ainsi modifié :

a) Au quatrième alinéa, la référence au décret du 19 octobre 2006 est remplacée par la référence au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

b) Au septième alinéa, les mots : « Ceux circulant sur les voies ferrées portuaires définis aux articles L. 4321-1 et L. 5351-2 du code des transports » sont remplacés par les mots : « 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 » ;

2° Au deuxième alinéa de l'article 40, les mots : « notification de l'autorisation de » sont supprimés ;

3° Au troisième alinéa de l'article 44, les mots : « dans les décisions d'approbation du dossier de conception de la sécurité ou dossier préliminaire de sécurité » sont remplacés par les mots : « dans l'avis sur le dossier de conception de la sécurité ou la décision d'approbation du dossier préliminaire de sécurité » ;

4° L'article 49 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 49. - 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 et, pour l'autre partie, sont soumis aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret. » ;

5° L'article 50 est ainsi modifié :

a) La référence au décret du 19 octobre 2006 est remplacée par la référence au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

b) Les mots : « aux dispositions des titres II et V à VII du présent décret » sont remplacés

par les mots : « aux dispositions des titres II, V, VI et VII du présent décret » ;

6° Le premier alinéa de l'article 51 est ainsi modifié :

a) Il est inséré, après les mots : « les risques engendrés par la partie », les mots : « du parcours » ;

b) La référence au décret du 19 octobre 2006 est remplacée par la référence au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

c) Les mots : « relevant du champ d'application » sont remplacés par les mots : « du parcours soumise aux dispositions des titres II, V, VI et VII » ;

7° L'article 52 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 52. - 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. » ;

8° Après l'article 52, il est inséré deux articles ainsi rédigés :

« Art. 52-1. - 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 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.

« Art. 52-2. - Toute modification du véhicule considérée comme substantielle sur la partie de son parcours soumise 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 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. » ;

9° L'article 54 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 54. - Pour l'obtention d'une autorisation de mise sur le marché au sens du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 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. 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.

« 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.

« 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. » ;

10° Le premier alinéa de l'article 55 est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour autoriser chaque partie nouvelle, renouvelée, réaménagée au sens de l'article 170 ou 200 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 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 : » ;

11° Le deuxième alinéa de l'article 56 est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

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

12° L'article 57 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 57. - 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 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. » ;

13° A l'article 64, la référence aux articles 26 et 28 est remplacée par la référence aux articles 26, 28 et 29 ;

14° Le premier alinéa de l'article 75 est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« 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. » ;

15° L'article 104 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 104-1. - 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. » ;

16° A l'article 105, la référence à l'article 38 est remplacée par la référence aux articles 38 et 68.

IV. - Au deuxième alinéa de l'article 21-1 du décret du 5 mai 1997 susvisé, les mots : « mise en exploitation commerciale d'un sous-système prévue au I de l'article 44 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire » sont remplacés par les mots : « mise sur le marché d'un véhicule prévue à l'article 157 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ou l'autorisation de mise en service d'un sous-système prévue à l'article 197 du même décret ».

V. - Au troisième alinéa de l'article 4 du décret du 7 mars 2003 susvisé, le mot : « unique » est inséré après les mots : « D'un certificat de sécurité ».

VI. - L'article 4 du décret du 15 mai 2007 susvisé est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Les procédures préalables à l'engagement des travaux et à la mise en service de ces installations sont celles fixées par le chapitre II du titre II du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, à l'exception du dossier de

conception de la sécurité prévu aux articles 26 et 35, du dossier de définition de sécurité prévu aux articles 26 et 36 ainsi que du dossier de récolement de sécurité prévu aux articles 26 et 40 » ;

2° Au troisième alinéa, les mots : « Les arrêtés prévus aux articles 20 et 26 du décret précité sont, pour ces installations, pris par le ministre chargé des transports » sont remplacés par les mots : « L'arrêté prévu à l'article 42 du décret précité sont, pour ces installations, pris par le ministre chargé des transports » ;

3° Au sixième alinéa, la référence aux articles 21 à 26 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés est remplacée par la référence aux articles 26 à 34, 37, 38 et 42 à 45 du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

VII. - Le 3 de l'annexe I au décret du 5 novembre 2015 susvisé est ainsi modifié :

1° La référence au décret du 19 octobre 2006 mentionné au I est remplacée à chaque occurrence par la référence au présent décret ;

2° Les rubriques : « Demande de certificat de sécurité (délivrance, modification, renouvellement partie A ou B), « Demande de certificat de sécurité section frontière Partie B (délivrance, modification, renouvellement) », « Demande d'avis dossier de conception de sécurité véhicule - sécurité ferroviaire », « Demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale véhicule (dossier de sécurité) - sécurité ferroviaire », « Demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule déjà autorisé dans un autre Etat membre de l'UE ou Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci (dossier technique de sécurité) - sécurité ferroviaire » et « Demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule déjà autorisé et qui fait l'objet d'une modification substantielle (dossier technique de sécurité) - sécurité ferroviaire » sont supprimées ;

3° La rubrique « Demande d'avis dossier de définition de la sécurité infrastructure-sécurité ferroviaire » est remplacée par une rubrique ainsi rédigée :

«

Demande d'avis dossier de définition de la sécurité pour les installations fixes-sécurité ferroviaire	Directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire (article 198)
---	--

»

4° La rubrique « Demande d'approbation dossier préliminaire de sécurité infrastructure » est remplacée par une rubrique ainsi rédigée :

«

Demande d'approbation dossier préliminaire de sécurité pour les installations fixes	Directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire (article 198)
---	--

».

5° La rubrique « Demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale infrastructure (dossier de sécurité) - sécurité ferroviaire » est remplacée par une rubrique ainsi rédigée :

«

Demande d'autorisation de mise en service pour les installations fixes (dossier de sécurité) - sécurité ferroviaire	Directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire (article 198)
---	--

».

6° La rubrique « Demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale infrastructure déjà autorisée dans un autre Etat membre de l'UE ou Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci (dossier technique de sécurité) - sécurité ferroviaire » est remplacée par une rubrique ainsi rédigée :

«

Demande d'autorisation de mise en service d'installations fixes pour les voies ferrées portuaires et de mise en service pour les installations fixes déjà autorisée dans un autre Etat membre de l'UE ou Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci (dossier technique de sécurité) - sécurité ferroviaire	Directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire (article 199)
---	--

».

7° Après la rubrique « Demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale infrastructure déjà autorisée dans un autre Etat membre de l'UE ou Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci (dossier technique de sécurité) - sécurité ferroviaire », il est inséré une rubrique ainsi rédigée :

«

Dossier de présentation du projet pour les installations fixes en cas de renouvellement ou de réaménagement - sécurité ferroviaire	Directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire (article 200)
--	--

».

VIII. - Au deuxième alinéa de l'article 1er du décret du 24 mars 2017 susvisé, les mots : « toute entreprise ferroviaire doit disposer d'au moins deux certificats de sécurité au sens de l'article 10 de la directive du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 susvisée » sont remplacés par les mots : « toute entreprise ferroviaire doit disposer d'un certificat de sécurité unique ayant un domaine d'exploitation comportant un ou des réseaux sur le territoire de plus d'un Etat membre de l'Union européenne au sens de l'article 10 de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 ».

IX. - Le titre II de l'annexe du décret du 19 décembre 1997 susvisé est ainsi modifié :

1° A la rubrique : « Mesures prises par les ministres chargés des transports et de l'industrie » du A, les rubriques : « Décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive 96/48/ CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse » et « Décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse » sont supprimées ;

2° La rubrique : « Mesures prises par le ministre chargé des transports » du B est ainsi modifiée :

a) La rubrique : « Décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse » est remplacée par une rubrique ainsi rédigée :

« Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire

«

1	Non application des règles nationales	Article 6
2	Non application des spécifications techniques d'interopérabilité	Article 7
3	Notification et désignation des organismes d'évaluation de la conformité	Article 13

».

b) La rubrique : « Décret n° 98-1190 du 23 décembre 1998 relatif à l'utilisation pour certains transports internationaux de l'infrastructure du réseau ferré national et portant transposition des directives du Conseil des Communautés européennes 91-440 du 29 juillet 1991, 95-18 et 95-19 du 19 juin 1995 » du B est supprimée ;

c) La rubrique : « Décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national » du B est supprimée ;

d) La deuxième ligne du tableau de la rubrique : « Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national » du B est supprimée.

X. - La référence au décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire est remplacée par la référence au présent décret dans toutes les autres dispositions réglementaires.

XI. - Le décret du 27 mars 2019 susvisé est ainsi modifié :

1° L'intitulé du titre II est remplacé par l'intitulé suivant : « Dispositions de transposition du 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 » ;

2° L'article 73 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 73. - Les opérateurs établis au Royaume-Uni peuvent circuler sur la section française de la liaison fixe trans-Manche pour rejoindre une gare située à proximité de la frontière et désignée par les autorités françaises pour servir à des opérations transfrontalières sans disposer d'un certificat de sécurité, à condition qu'un niveau de sécurité suffisant soit assuré grâce à :

« 1° Un accord transfrontalier conclu entre la France et le Royaume-Uni ;

« 2° Ou une convention passée entre ces opérateurs et l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure dûment autorisé à opérer sur le réseau concerné et à condition que les stipulations de cette convention relatives à la sécurité aient été dûment formalisées dans leur système de gestion de la sécurité. »

« Ils peuvent également circuler sur la portion de réseau national reliant la section française de la liaison fixe trans-Manche à la gare mentionnée au premier alinéa, sous réserve du respect des dispositions de l'article 90 du 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. » ;

3° Les articles 74 et 75 forment le titre III intitulé : « Dispositions transitoires et finales ».

## **Titre VI : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES**

### **Article 213**

Le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et le décret n° 2017-674 du 28 avril 2017 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national sont abrogés à compter de l'entrée en vigueur du présent décret.

### **Article 214**

Le présent décret entre en vigueur le 16 juin 2019, à l'exception des dispositions des articles 7, 9, 11, 13, 54, 55, 56, 57, 58, 66 et 67, qui entrent en vigueur le lendemain de la publication du présent décret.

### **Article 215**

Les agréments de sécurité et les certificats de sécurité délivrés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en application des dispositions en vigueur avant le 16 juin 2019 demeurent valables jusqu'à leur expiration.

### **Article 216**

La mise en exploitation commerciale et la mise en service de véhicules valablement autorisées par l'autorité compétente sur le territoire national ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes en vertu d'accords conclus avec celle-ci, en application des dispositions en vigueur avant le 16 juin 2019, demeurent valables.

Toutefois, les véhicules ayant reçu une autorisation en application du premier alinéa du présent article doivent obtenir une nouvelle autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation.

La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise à la procédure d'autorisation définie à la section 1 du chapitre III du titre IV.

Les autorisations de mise en exploitation commerciale d'installations fixes délivrées en application des dispositions en vigueur avant le 16 juin 2019 demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

## **Article 217**

Modifié par Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 - art.7

Lorsque SNCF Réseau constate qu'il ne sera pas en mesure de délivrer avant le 16 juin 2019 un agrément de circulation pour une demande d'autorisation de mise sur le marché d'un matériel roulant utilisé pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires de portée exclusivement nationale, il en informe immédiatement le demandeur et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Le demandeur soumet alors à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire le dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché prévu à l'article 160. Le rapport d'évaluation de SNCF Réseau constitue alors le dossier technique accompagnant la déclaration « CE » de vérification mentionné à l'article 145.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire instruit le dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché conformément aux dispositions des articles 166 et suivants du présent décret, et délivre l'autorisation au plus tard le 31 mars 2021.

Les autorisations de mise sur le marché des matériels roulants utilisés pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires sont délivrées conformément aux alinéas précédents au plus tard au 31 mars 2021.

## **Article 218**

Les projets pour lesquels la notification d'un marché public a été faite au titulaire avant le 16 juin 2019 ou pour lesquels le contrat a été signé avant le 16 juin 2019 ne sont pas soumis à l'autorisation préalable de l'Agence mentionnée à l'article 208.

Jusqu'au 16 juin 2031, les options prévues dans les contrats signés avant le 15 juin 2016 ne sont pas soumises à l'approbation préalable de l'Agence mentionnée à l'article 208, même si elles sont exercées après le 15 juin 2016.

Avant d'autoriser la mise en service de tout équipement au sol ERTMS qui n'a pas été soumis à l'autorisation préalable de l'Agence mentionnée à l'article 208, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec l'Agence pour garantir que les solutions techniques sont pleinement interopérables, conformément au paragraphe 3 de l'article 30, et au paragraphe 2 de l'article 31 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

## **Article 219**

Jusqu'à la date d'entrée en application de l'acte d'exécution mentionné au paragraphe 5 de l'article 7 de la directive (UE) n° 2016/797 du 11 mai 2016, les dispositions de l'annexe IX de la directive n° 2008/57/CE du 17 juin 2008 susvisée sont applicables aux demandes de dérogations prévues par les articles 7 à 11 du présent décret.

Jusqu'à la date d'entrée en application de l'acte d'exécution établissant la classification des règles nationales notifiées en différents groupes prévu par le paragraphe 10 de l'article 14 de la directive (UE) n° 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée, les dispositions de l'annexe VII de la directive n° 2008/57/CE du 17 juin 2008 susvisée sont applicables.

## **Article 220**

Le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, le ministre de l'intérieur et la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, 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 27 mai 2019.

Edouard Philippe  
Par le Premier ministre :

La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,  
chargée des transports,  
Elisabeth Borne

Le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire,  
François de Rugy

Le ministre de l'intérieur,  
Christophe Castaner

Modifications	
Texte	Entrée en application
Décret n° 2020-752 du 19 juin 2020 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles dans les domaines de l'écologie, du développement durable, des transports, de l'énergie et du logement, dit décret « décentralisation ».	01/07/2020
Décret n° 2020-1159 du 22 septembre 2020 relatif à l'évaluation de la conformité de matériels et composants du système ferroviaire et modifiant 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	24/09/2020
Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs	27/04/2022