

## Foire aux questions à destination des autorités organisatrices de transport (AOT)



### *Gestion et exploitation des lignes ferroviaires conventionnées*

# Sommaire

---

Contexte .....9  
Abréviations ..... 10  
Définitions ..... 11

## Question 1

Quelles sont les rôles et les responsabilités que peut prendre la région en tant qu'autorité organisatrice de transport ?



À partir de quelle date la mise en concurrence est-elle obligatoire ?



Une fois l'ouverture à la concurrence effective, quelles sont les missions supplémentaires qui incombent obligatoirement à la région ?



Les installations fixes (voie, alimentation électrique, contrôle-commande, etc.) devront-elles obligatoirement être maintenues par SNCF Réseau ?



Dans le cas où la région ne souhaite pas demander le transfert de la gestion de l'infrastructure, quel droit de regard a-t-elle sur les travaux relatifs à l'infrastructure qu'elle finance ?

**Vous pouvez accéder directement à la question en cliquant sur le symbole ci-dessus.**

## Question 2

Si la région souhaite un transfert de gestion ou un transfert de missions du gestionnaire de l'infrastructure, comment cela se passe-t-il ?



Quels sont les différentes possibilités de transfert de l'infrastructure ?



Comment se matérialisent les transferts ?



Dans chacun des cas, quelle est la procédure à suivre ?

**Vous pouvez accéder directement à la question en cliquant sur le symbole ci-dessus.**

### Question 3

Quels sont les points d'attention particuliers pour le nouveau GI à la suite du transfert ?

	Dans le cas où la région choisit par appel d'offres l'EF et le GI, peut-elle faire un appel d'offres commun ?
	Quelle entité devra être titulaire d'un agrément de sécurité, obtenu auprès de l'EPSF ?
	Quelle est l'entité qui peut obtenir l'agrément de sécurité du GI ?
	Quelles sont les missions du gestionnaire de l'infrastructure et dans quelles conditions les exerce-t-il ?

[Vous pouvez accéder directement à la question en cliquant sur le symbole ci-dessus.](#)

## Question 4

### Obligations des entreprises ferroviaires (EF) et des gestionnaires de l'infrastructure (GI)

	Dans le cas général, quelles sont les autorisations dont doit disposer une EF ?
	Lors de l'appel d'offres, tous les candidats doivent-ils disposer de ces autorisations ?
	Dans l'appel d'offres, quelles sont les exigences minimales à attendre d'un candidat ?
	Combien de temps faut-il pour obtenir une autorisation ?
	À quel moment le GI doit-il disposer de l'agrément de sécurité ?
	Faut-il être GI et donc disposer d'un agrément de sécurité pour porter une démarche d'autorisation lors de travaux sur l'infrastructure transférée ?
	Les agents de maintenance des installations fixes devront-ils être formés par un organisme agréé EPSF ?
	Quelle licence devront détenir les conducteurs du nouvel exploitant ?

Vous pouvez accéder directement à la question en cliquant sur le symbole ci-dessus.

## Question 5

### Quelles sont les obligations liées aux véhicules ?

	Si le détenteur du matériel roulant change, quelles sont les démarches administratives à effectuer auprès de l'EPSF ?
	Quelles sont les conditions que doit remplir un véhicule pour circuler ?
	En cas d'acquisition d'un nouveau véhicule, l'application des STI, est-elle obligatoire pour les véhicules circulant sur les lignes de dessertes fines du territoire ?
	Comment est réalisé l'entretien du matériel roulant ?

Vous pouvez accéder directement à la question en cliquant sur le symbole ci-dessus.

## Question 6

Si une région veut effectuer des travaux sur une ligne ferroviaire quels sont les principaux points d'attention ?

	Qu'est-ce qu'une STI ?
	L'application des STI est-elle obligatoire pour les lignes de desserte fine du territoire ?
	Je souhaite faire des travaux sur l'infrastructure transférée. Faut-il une autorisation pour faire des travaux ? Et si oui quels sont les dossiers à soumettre pour ces travaux ?
	À quel moment faut-il soumettre le DPP ?
	Combien de temps est nécessaire pour l'instruction de ces dossiers ?
	La réouverture d'une ligne avec des passages à niveau est-elle possible ?

**Vous pouvez accéder directement à la question en cliquant sur le symbole ci-dessus.**

## Contexte

---

Le paysage législatif ferroviaire français a fait évoluer profondément les rôles des acteurs ces deux dernières années :

- d'une part, la loi du 27 juin 2018 « Pour un nouveau pacte ferroviaire », transposant, entre autres, la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, a introduit les modalités de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs ;
- d'autre part, la loi du 24 décembre 2019 dite « Loi d'orientation des mobilités » a ouvert, par son article 172, la possibilité pour les autorités organisatrices de transport de reprendre, en tout ou partie, la gestion de l'infrastructure pour certains types de lignes ferroviaires.

La mise en œuvre de ces nouvelles dispositions a amené différents acteurs à solliciter des éclairages techniques et réglementaires auprès de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), en sa qualité d'autorité nationale de sécurité.

Cette foire aux questions (FAQ) a pour objectif de mettre à la disposition des autorités organisatrices de transport et, plus largement, de l'ensemble des parties prenantes, des éclairages sur les problématiques liées à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaire.

En fonction des questions concrètes qui se poseront au fil des réflexions, cette FAQ sera périodiquement amendée. Elle se veut un outil d'accompagnement pratique sans pour autant se substituer aux échanges entre donneurs d'ordre et postulants.

Cette foire aux questions s'adresse aux autorités organisatrices de transport :

- concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire ;
- concernant l'ouverture à la concurrence du service ferroviaire conventionné.

<p>Vous pouvez accéder à l'ensemble des textes mentionnés dans cette FAQ, disponibles dans l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF en cliquant sur l'image ci-contre</p>	
<p>Si vous avez d'autres questions, notamment sur des sujets plus techniques, n'hésitez pas à contacter l'EPSF via le formulaire de demande d'information en cliquant sur l'image ci-contre</p>	

## Abréviations

A	AOT	Autorité organisatrice de transport
	ART	Autorité de régulation des transports
	AS	Agrément de sécurité
C	CCS	Contrôle-commande et signalisation
	CE	Conformité européenne
	CSU	Certificat de sécurité unique
D	DDS	Dossier de définition de sécurité
	DPP	Dossier de présentation du projet
	DPS	Dossier préliminaire de sécurité
	DS	Dossier de sécurité
	DSI	Décret « Sécurité - Interopérabilité » (décret n° 2019-525)
E	ECE	Entité en charge de l'entretien (communément dénommée dans le langage courant : entité en charge de la maintenance, ou ECM)
	EF	Entreprise ferroviaire
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
	ERTMS	European rail traffic management system
	ETCS	European train control system
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
	GIC	Gestionnaire de l'infrastructure conventionné
L	LDFT	Ligne de desserte fine du territoire
	LOM	Loi d'orientation des mobilités
P	PN	Passage à niveau
R	RNV	Registre national des véhicules
S	SGS	Système de gestion de la sécurité
	STI	Spécification technique d'interopérabilité
T	TES	Tâche essentielle pour la sécurité ferroviaire
	TSAE	Tâche de sécurité autre qu'essentielle
U	UE	Union européenne

## Définitions

Terme	Définition
Certificat de vérification	Certificat délivré par un organisme d'évaluation de la conformité attestant de la conformité du sous-système à la réglementation européenne correspondante.
Détenteur	Personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant du droit d'utiliser celui-ci et qui exploite ledit véhicule en tant que moyen de transport. Le détenteur a la responsabilité de demander et maintenir à jour l'enregistrement du véhicule dans le registre national des véhicules, y compris les changements d'entité en charge de l'entretien (ECE) et de propriétaire ou les modifications de caractéristiques techniques suivant la modification du véhicule. Il a la responsabilité de la validité des données inscrites au registre national des véhicules (RNV).
Immatriculation / enregistrement et Registre national des véhicules (RNV) <sup>1</sup>	Enregistrement d'un véhicule, par le détenteur, dans le registre national des véhicules auprès de l'État membre de son choix dans le domaine d'utilisation du véhicule. En France, les demandes d'enregistrement dans le RNV sont à faire auprès de l'EPSF ( <a href="https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels?shs_term_node_tid_depth_1=27">https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels?shs_term_node_tid_depth_1=27</a> ). Le premier enregistrement d'un véhicule dans le RNV est consécutif à son autorisation de mise sur le marché et le véhicule se voit attribuer un numéro d'immatriculation. Ce numéro d'immatriculation fait partie des marquages physiques apposés obligatoirement sur un véhicule (de même que le marquage du détenteur par exemple). Les données enregistrées dans le RNV sont le propriétaire, le détenteur, l'ECE, les données techniques du véhicule liées à son autorisation de mise sur le marché et les restrictions éventuelles le cas échéant. Toute modification de ses données doit être déclarée immédiatement auprès de l'EPSF par le demandeur, qui effectue le cas échéant une mise à jour de l'immatriculation. L'exécution des formalités d'enregistrement/immatriculation auprès de l'EPSF est soumise à redevance.
Système de gestion de la sécurité	L'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations. <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Article 3 de la directive 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, article 47 de la directive 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, décision 2018/1614.

<sup>2</sup> Article 2 30° 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

## Question 1

Quelles sont les rôles et les responsabilités que peut prendre la région en tant qu'autorité organisatrice de transport ?



### À partir de quelle date la mise en concurrence est-elle obligatoire ?

En principe, les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs sont attribués après publicité et mise en concurrence<sup>3</sup> et ce depuis le 3 décembre 2019<sup>4</sup>.

Mais il est possible d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer entre le 3 décembre 2019 et le 25 décembre 2023<sup>5</sup> et ce pour une durée de 10 ans maximum. Dans ce cas, les contrats sont attribués conformément au décret n° 2020-728 du 15 juin 2020 *portant application de l'article L. 2121-17 du Code des transports et relatif aux modalités d'attribution directe des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs*.

Dans ce cas, la mise en concurrence devrait avoir lieu au plus tard en décembre 2033.



[Retour sommaire](#)

Néanmoins, dans certains cas particuliers et sous certaines conditions, l'obligation de mise en concurrence peut être repoussée au plus tard à la fin 2039<sup>6</sup>.



### Une fois l'ouverture à la concurrence effective, quelles sont les missions supplémentaires qui incomberont obligatoirement à la région ?

A minima la région devra choisir via un appel d'offres l'entreprise qui assurera l'exécution des services publics de transport de personnes réguliers et à la demande ou effectuer ces missions en régie.



[Retour sommaire](#)

La contractualisation avec le ou les exploitants ferroviaires devra notamment permettre à la région de veiller au suivi régulier de l'exploitant, en organisant notamment **des revues de contrats**, des audits, et de s'assurer des remontées des événements de sécurité de l'exploitant ferroviaire vers la Région<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Article L. 2121-15 du Code des transports.

<sup>4</sup> Article 8 2. ii) du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

<sup>5</sup> Article 8 2. iii) du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

<sup>6</sup> Articles 8.3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil et les articles L. 1241-1 et suivants du Code des transports.

<sup>7</sup> Arrêté du 16 janvier 2016 relatif à la nomenclature de la classification des événements



### Les installations fixes (voie, alimentation électrique, contrôle-commande, etc.) devront-elles obligatoirement être maintenues par SNCF Réseau ?

L'ouverture à la concurrence des services de transport, introduite par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire<sup>8</sup>, ne concerne absolument pas la gestion de l'infrastructure. Celle-ci peut en revanche faire l'objet d'un transfert de gestion sous certaines conditions fixées dans la loi d'orientation des mobilités<sup>9</sup> : mais il s'agit d'une démarche disjointe de la précédente (voir question 2 ci-après).

Ainsi, en l'absence de transfert de gestion de l'infrastructure, ce qui devrait rester la situation la plus courante, SNCF Réseau continuera à assurer la maintenance des installations fixes.

Néanmoins, parmi les lignes de desserte fine du territoire, pour celles qui sont considérées comme des lignes d'intérêt local ou d'intérêt régional à faible trafic, un transfert de gestion du domaine ou de certaines missions de gestion de l'infrastructure pourra être demandé par la région. Dans ce cas, la région pourra confier cette mission à une autre entreprise gestionnaire de l'infrastructure ou l'assurer elle-même. Les critères et les modalités de ce transfert sont précisés dans le décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 *relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions*.

Il existe également la possibilité visée à l'article L. 2111-9 du Code des transports qui permet à SNCF Réseau de désigner un gestionnaire de l'infrastructure conventionné (GIC). Toutefois, cette possibilité ne concerne que les lignes d'intérêt local ou régional et pour lesquelles SNCF Réseau peut déléguer les missions visées du 1° au 4° de cet article par convention et selon des principes de gestion et objectifs qu'elle définit, tout en respectant les dispositions prévues à l'article L. 2122-4-3-2 du Code des transports.

Dans ce cas, SNCF Réseau conserve le pouvoir de supervision des fonctions décrites au I de l'article L. 2122-4-1-1 et assume la responsabilité à cet égard.

Dans tous les cas mentionnés ci-dessus, un gestionnaire de l'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires, de manière non discriminatoire, en vue de procurer des avantages aux clients, tels que des réductions de coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord<sup>10</sup>.



[Retour sommaire](#)

<sup>8</sup> Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire

<sup>9</sup> Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

<sup>10</sup> Article 7 quater 4 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.



**Dans le cas où la région ne souhaite pas demander le transfert de la gestion de l'infrastructure, quel droit de regard a-t-elle sur les travaux relatifs à l'infrastructure qu'elle finance ?**

Dans le cadre de sa politique de transport, la région peut demander à SNCF Réseau de réaliser des travaux de renouvellement ou de modernisation du réseau ferré national (NBP : point 2°, paragraphe I, article L2111-10-1, Code des transports). Le financement de ces investissements donne lieu à une convention entre la région et SNCF Réseau (NBP : alinéa 3, article 4, décret n° 97-444 du 5 mai 1997 *relatif aux missions de SNCF Réseau*).

Au travers de cette convention et en fonction des clauses négociées entre les parties, la région peut s'octroyer la possibilité d'intervenir auprès de SNCF Réseau et de contrôler la bonne réalisation de ces travaux. Toutefois, les modalités de calcul de la part contributive de SNCF Réseau dans le financement de ces projets sont fixées par l'article 3 du décret n° 2019-1562 du 31 décembre 2019 *relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau*, et non par la convention



[Retour sommaire](#)

## Question 2

Si la région souhaite un transfert de gestion ou un transfert de missions du gestionnaire de l'infrastructure, comment cela se passe-t-il ?



### Quelles sont les différentes possibilités de transfert de l'infrastructure ?

Il existe deux possibilités de transfert :

- le transfert de gestion du domaine qui implique un transfert de toutes les missions du gestionnaire de l'infrastructure SNCF Réseau<sup>11</sup> ;
- le transfert de certaines missions du gestionnaire de l'infrastructure SNCF Réseau<sup>12</sup>. Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic concernées par ce transfert, doivent faire l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une AOT. Les missions qui peuvent être transférées sont celles relatives à la maintenance et au développement du réseau<sup>13</sup>.

L'article L. 2111-1 du Code des transports dispose que les personnes désignées à la faveur de ces deux possibilités ont la qualité de gestionnaire de l'infrastructure. Cette qualité emporte des droits, mais aussi des responsabilités et des obligations comme celle de détenir un agrément de sécurité qui sera délivré puis contrôlé par l'EPSF (voir question 3 ci-après).



[Retour sommaire](#)

L'article 172 de la LOM précise que ce sont les autorités organisatrices de transport ferroviaire qui ont vocation à être bénéficiaires des transferts de gestion.



### Comment se matérialisent les transferts ?

Les transferts de gestion et de mission se matérialisent par la signature d'une convention technique entre l'autorité organisatrice de transport, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées.

Cette convention devra notamment prévoir une transaction financière pour compenser les impacts économiques positifs ou négatifs, qui en résultent pour SNCF Réseau<sup>14</sup>.

Un décret d'application détermine les modalités de transfert de gestion de l'infrastructure et de transfert des missions de gestionnaire de l'infrastructure, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités aux termes desquelles il peut être mis fin au transfert des missions ou encore les modalités de détermination et de versement de la compensation financière.



[Retour sommaire](#)

<sup>11</sup> Article L. 2111-1-1 du Code des transports.

<sup>12</sup> Article L. 2111-9-1 A du Code des transports.

<sup>13</sup> Les 3° et 4° de l'article L. 2111-9 du Code des transports.

<sup>14</sup> Pour un transfert de missions au sens de L2111-9-1A : L2111-9-1A alinéa 4



### Dans chacun des cas, quelle est la procédure à suivre ?

La procédure est la même quel que soit le cas de transfert.

L'AOT doit au préalable disposer d'une décision de son assemblée délibérante pour solliciter la demande de transfert.

Une fois cette décision acquise, la demande de transfert est adressée au ministre des Transports. Le décret n° 2020-1820 en précisera les modalités.



[Retour sommaire](#)

La réalisation du transfert de gestion de la ligne est subordonnée à la conclusion d'une convention de transfert de gestion entre SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et l'autorité organisatrice de transport ferroviaire.

---

Pour un transfert de gestion au sens de L2111-1-1 : L2111-20-1-1 paragraphe I

Un décret d'application en Conseil d'État viendra déterminer les modalités d'application de ces articles (al. 4, art. L2111-9-1A et §I, art. L2111-20-1-1.)

### Question 3

Quels sont les points d'attention particuliers pour le nouveau GI à la suite du transfert ?



**Dans le cas où la région choisit par appel d'offres l'EF et le GI, peut-elle faire un appel d'offres commun ?**

Si la région souhaite procéder à un appel d'offres commun à l'EF et au GI, pour des raisons de mutualisation notamment, il convient de rappeler que la directive 2012/34/UE<sup>15</sup> précise que le gestionnaire de l'infrastructure doit disposer de l'indépendance organisationnelle et décisionnelle<sup>16</sup>.

En principe le GI et l'EF doivent donc être distincts sur un plan juridique.

Néanmoins et par exception, un appel d'offres commun pour recruter l'EF et le GI peut être fait si l'infrastructure concernée par le transfert de gestion de domaine est une infrastructure ferroviaire locale incluse dans l'arrêté du ministre chargé des transports mentionné dans le point II de l'article L2122-2 du Code des transports, pour les lignes locales considérées comme non stratégiques pour le marché ferroviaire européen.

Dans ce cas l'EF et le GI peuvent être confondus dans une même entité juridique. Néanmoins, a minima, la comptabilité doit bien séparer les deux activités.

Ainsi en pratique, en cas de regroupement dans une même entité du GI et de l'EF, il est possible qu'un même agent soit appelé à réaliser des missions de maintenance ou d'exploitation de l'infrastructure et des missions d'exploitation pour l'entreprise ferroviaire.



[Retour sommaire](#)

Il est à noter que les entités juridiques ayant des activités de fret et des activités de transports de voyageurs doivent établir des bilans distincts<sup>17</sup>.



**Quelle entité devra être titulaire d'un agrément de sécurité, obtenu auprès de l'EPSF ?**

Si la région contractualise avec un opérateur pour effectuer l'ensemble des missions transférées relatives à la gestion de l'infrastructure alors seul cet opérateur devra disposer d'un agrément de sécurité.

Si la région exerce tout ou partie des missions par elle-même elle devra obtenir un agrément de sécurité.

<sup>15</sup> Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

<sup>16</sup> Article 7 bis de la directive 2012/34/UE.

<sup>17</sup> Article 6, 3° de la directive 2012/34/UE



[Retour sommaire](#)

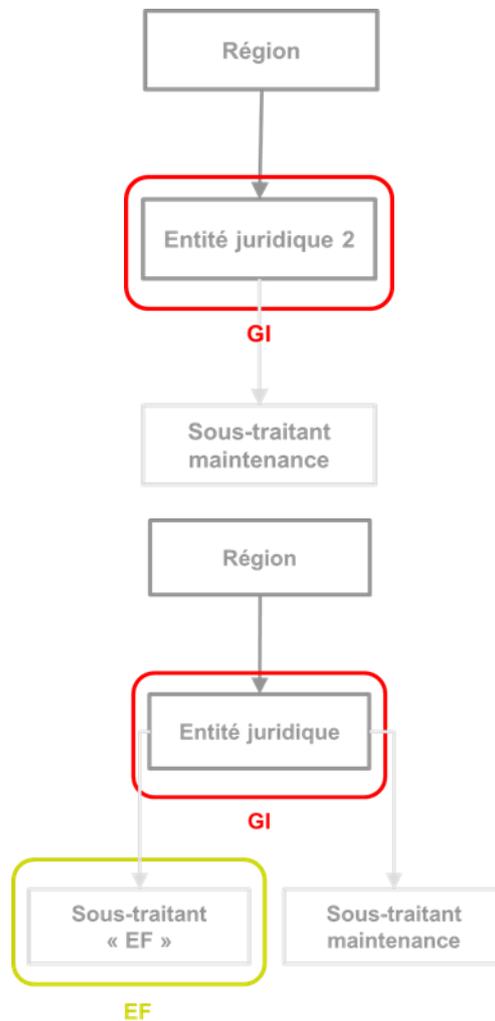
La délivrance de l'agrément de sécurité vaut approbation du système de gestion de la sécurité (SGS) du gestionnaire de l'infrastructure qui représente l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire de l'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations. Lorsque les différentes missions de gestion de l'infrastructure sont assurées par des acteurs différents, le SGS de chacun doit prévoir la manière dont sont gérées en sécurité les interfaces entre les différentes entités.



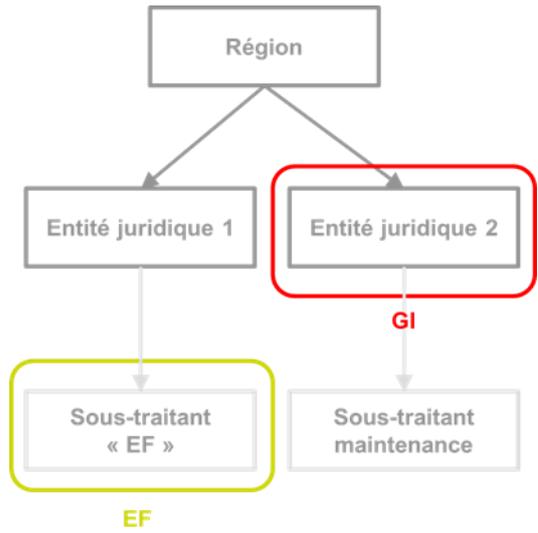
### Quelle est l'entité qui peut obtenir l'agrément de sécurité du GI ?

L'entité qui peut obtenir l'agrément de sécurité est soit la Région soit le prestataire à qui la Région a confié une ou plusieurs missions de gestion de l'infrastructure. Ce prestataire doit être lié contractuellement avec la Région conformément à l'article L 2111-1-1 du code des transports.

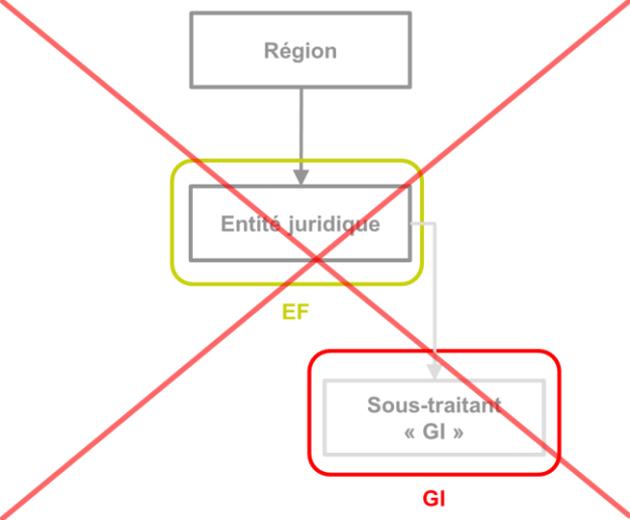
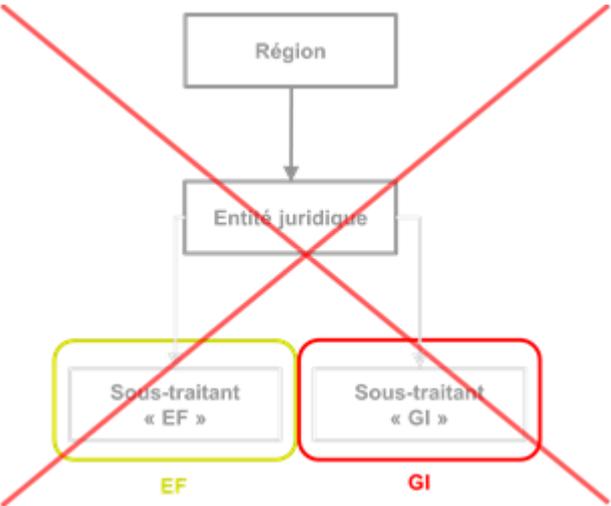
À titre d'exemple, les schémas suivants sont donc envisageables.



- - contrat de concession ;  
- ou, marché de partenariat.
- - contrat de sous-traitance ;



Les schémas suivants ne sont, en revanche, pas envisageables réglementairement :



[Retour sommaire](#)



## Quelles sont les missions du gestionnaire de l'infrastructure et dans quelles conditions les exerce-t-il<sup>18</sup> ?

L'article L. 2111-9 du Code des transports précise les missions que SNCF Réseau réalise en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure :

- 1° L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- 2° La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- 3° La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;
- 4° Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;
- 6° La gestion et la mise en valeur d'installations de service ;
- 7° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- 8° Des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale.

Ces missions sont aujourd'hui principalement dévolues à SNCF Réseau mais pourront être transférées en totalité ou en partie aux nouveaux gestionnaires de l'infrastructure. Dans le cas d'un transfert de gestion, le nouveau GI devra effectuer l'ensemble des missions, et dans le cas d'un transfert de missions, seules celles visées au point 3 ou 4 visées ci-dessus devront être réalisées par le nouveau GI.

Afin d'être autorisé à assurer tout ou partie de ces missions, un gestionnaire de l'infrastructure doit être titulaire d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF qui établit son aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.



[Retour sommaire](#)

<sup>18</sup> Règlement délégué (UE) 2018/762 de la commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010

## Question 4

### Obligations des entreprises ferroviaires (EF) et des gestionnaires de l'infrastructure (GI)



**Dans le cas général, quelles sont les autorisations dont doit disposer une EF ?**

Dans le cas général, une entreprise ferroviaire doit disposer :

- d'une licence d'entreprise ferroviaire délivrée par le ministère en charge des transports, sauf exceptions<sup>19</sup>;
- d'un certificat de sécurité unique (CSU) délivré par l'EPSF ou l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (dénommée ci-après « L'Agence »).

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès à l'infrastructure sans être titulaire d'un CSU délivré soit par l'EPSF soit par l'Agence<sup>20</sup>.

Pour la licence d'entreprise ferroviaire, l'article L. 2122-10 du Code des transports prévoit que : « Pour exercer une activité de transport sur le réseau ferroviaire, **les entreprises doivent être titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire** délivrée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »



[Retour sommaire](#)



**Lors de l'appel d'offres, tous les candidats doivent-ils disposer de ces autorisations ?**

Il n'est pas nécessaire, au stade de l'appel d'offres, que les candidats soient d'ores et déjà titulaires d'un CSU (pour les entreprises ferroviaires) ou d'un agrément de sécurité (pour les gestionnaires de l'infrastructure). Il en est de même pour la licence d'entreprise ferroviaire. En revanche, ces qualifications seront nécessaires au plus tard au moment du début d'exercice de l'activité.



[Retour sommaire](#)



**Dans l'appel d'offres, quelles sont les exigences minimales à attendre d'un candidat ?**

L'EPSF conseille que l'entité émettrice de l'appel d'offre demande à ce stade aux candidats la présentation des principes de leur futur système de gestion de la sécurité (SGS), qui est l'essence de l'exploitation ferroviaire vis-à-vis de la sécurité.

Les modalités de constitution d'un SGS peuvent être consultées sur le site internet de l'EPSF qui met à la disposition des exploitants ferroviaires des guides. Elles s'appuient sur des exigences réglementaires émises par l'UE sous la forme de règlements de la Commission.

<sup>19</sup> Les exceptions sont prévues à l'article L2122-10 du Code des transports.

<sup>20</sup> Article 75 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.

Ainsi, le candidat devrait pouvoir présenter une note expliquant comment il procèdera pour se conformer aux dispositions du DSI, et au règlement 2018/762<sup>21</sup> (qui définit les exigences en matière de système de gestion de la sécurité).

Par ailleurs, le candidat devra obtenir également une licence d'entreprise ferroviaire au plus tard au moment du démarrage de l'exploitation des services de transport et il peut être intéressant de s'assurer que les éléments requis pour obtenir une licence figurent dans l'appel d'offres.

Le candidat doit également être en mesure d'expliquer comment il procèdera pour disposer d'un agrément de sécurité de gestionnaire de l'infrastructure et/ou d'un certificat de sécurité unique au plus tard avant le début de l'exploitation.

L'entreprise devra être organisée de manière à prévoir toutes les attributions et délégations de pouvoirs nécessaires à la maîtrise des risques et doit pouvoir également présenter les procédures qui lui permettent de prendre des mesures pour faire face aux risques. Elle doit en particulier décrire comment elle gèrera les compétences et son personnel et sa formation, et d'une manière générale comment elle intégrera les facteurs humains et organisationnels dans son organisation et dans la réalisation de l'ensemble de ses missions.



[Retour sommaire](#)



#### Combien de temps faut-il pour obtenir une autorisation ?

L'obtention d'un CSU ou d'un agrément de sécurité (AS) est soumise aux délais réglementaires d'évaluation par l'autorité compétente. Un CSU peut être délivré par l'Agence ou par l'EPSF lorsqu'il ne concerne qu'un pays. Un AS est toujours délivré par l'EPSF.

Ces délais sont de quatre mois et deux semaines<sup>22</sup> pour l'EPSF et de cinq mois pour l'Agence<sup>23</sup>. Il convient néanmoins d'ajouter en amont du dépôt de la demande, une période suffisante pour constituer le dossier de demande, qui dépend de l'expérience de l'entreprise en la matière. À cet effet, des contacts anticipés pris avec l'EPSF peuvent s'avérer fructueux pour éviter des difficultés en aval.

L'EPSF recommande de laisser à minima un délai de 6 à 8 mois entre l'attribution du contrat et le début des prestations, pour laisser le temps à l'EF et/ou au GI d'obtenir son CSU et/ou son AS.

<sup>21</sup> Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil abrogeant les règlements de la Commission (UE) n°1158/2010 et (UE) n°1169/2010.

<sup>22</sup> La réglementation prévoit un mois de complétude et trois mois et deux semaines d'évaluation : article 75 et suivants 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* et selon les modalités fixées dans le règlement européen 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 pour le CSU et article 71 et suivants du même décret pour les agréments de sécurité.

<sup>23</sup> Article 6 du règlement délégué (UE) 2018/762 précité.





### Les agents de maintenance des installations fixes devront-ils être formés par un organisme agréé EPSF ?

Parmi les tâches de sécurité autres que la conduite des trains, on distingue les tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire (TES) [arrêté du 7 mai 2015 *relatif aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire*] et les des tâches de sécurité autres qu'essentielles (TSAE) définies par l'employeur en déclinaison de l'article 2 de l'arrêté du 19 mars 2012.

Si la ligne est soumise au DSI (voir glossaire), les agents de maintenance devront être formés par un organisme de formation agréé pour dispenser des formations aux TES. Pour les autres tâches, il n'y a pas d'obligation de passer par un organisme de formation agréé.



[Retour sommaire](#)

L'exploitant ferroviaire délivre les habilitations conformément aux dispositions de l'arrêté du 7 mai 2015 susvisé, il procède au suivi de ses agents et renouvelle leurs habilitations.



### Quelle licence devront détenir les conducteurs du nouvel exploitant ?

Si la ligne est soumise au DSI, les conducteurs devront disposer d'une licence européenne de conduite des trains délivrée par l'EPSF complétée par une attestation complémentaire délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure<sup>25</sup>.



[Retour sommaire](#)

<sup>25</sup> 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 ; le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ; l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.

## Question 5

### Quelles sont les obligations liées aux véhicules ?



#### Si le détenteur du matériel roulant change, quelles sont les démarches administratives à effectuer auprès de l'EPSF ?

Est détenteur d'un véhicule celui qui l'exploite et, soit en est le propriétaire, soit jouit d'un droit d'utiliser celui-ci. La région peut donc être détentrice, ou confier cette mission à un tiers. C'est le détenteur du véhicule qui est responsable des formalités d'immatriculation et d'enregistrement de celui-ci<sup>26</sup>.

La notion de détenteur est donc distincte de la notion de propriété.

Tout détenteur de véhicules ferroviaires doit demander l'immatriculation, et les éventuelles modifications à apporter au registre, concernant chacun de ses véhicules (détenteur, ECE, etc.) auprès de l'EPSF.



[Retour sommaire](#)

Toutes ces informations sont enregistrées dans le registre national des véhicules (base d'enregistrement des véhicules ferroviaires) qui est tenu par l'EPSF.



#### Quelles sont les conditions que doit remplir un véhicule pour circuler ?

Le véhicule doit être autorisé d'une part ; et l'exploitant doit s'assurer, par la réalisation d'une étude qu'il peut sous-traiter à SNCF Réseau, de la compatibilité avec l'itinéraire, d'autre part. Les deux conditions sont nécessaires simultanément.

Pour qu'un nouveau véhicule ou un véhicule modifié soit autorisé, le demandeur doit constituer un dossier de demande d'autorisation comprenant les études de sécurité nécessaires et la démonstration de conformité aux règles techniques applicables. La procédure de demande d'autorisation répond aux exigences réglementaires européennes<sup>27</sup> et est adressée par l'intermédiaire du guichet unique européen à l'Agence ou à l'EPSF.



[Retour sommaire](#)

<sup>26</sup> Arrêté du 17 juillet 2012 modifiant l'arrêté du 27 octobre 2010 relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires mentionnés au second alinéa de l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

<sup>27</sup> Règlement d'exécution (UE) 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



### En cas d'acquisition d'un nouveau véhicule, l'application des STI, est-elle obligatoire pour les véhicules circulant sur les lignes de dessertes fines du territoire ?

Une spécification technique d'interopérabilité (STI) est un règlement européen qui s'applique directement dans tous les Etats membres. Les STI qui concernent les véhicules prescrivent des caractéristiques techniques que les véhicules, dont les équipements embarqués doivent respecter.

Les STI concernant les véhicules pour le transport de passagers sont la STI « Loc & Pas »<sup>28</sup>, la STI « bruit »<sup>29</sup>, la STI « contrôle-commande et signalisation »<sup>30</sup>, la STI « Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite »<sup>31</sup>. Les STI concernant les installations fixes sont précisées à la question 6 point 1.

Si les nouveaux véhicules ont vocation à circuler exclusivement sur une ligne locale au sens des directives, la conformité aux STI n'est pas obligatoire, la ligne étant alors exclue du champ d'application des STI. Pour autant, il existe des règles équivalentes qui pourraient s'appliquer en lieu et place. Dans l'état du droit actuel, la principale implication de ce choix réside dans une étanchéité d'exploitation entre la ligne considérée et le système ferroviaire national. Les lignes locales pour la circulation de passagers doivent être listées dans un arrêté du ministre en charge des transports conformément à l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2019-525 (DSI).

Si en revanche les nouveaux véhicules ne circulent pas exclusivement sur une ligne locale, l'application des STI est alors obligatoire. Il convient néanmoins de procéder à une analyse de texte pour déterminer précisément quelles dispositions de STI sont applicables au cas par cas, des règles de mise en œuvre adaptées existant au sein même de la rédaction de chaque STI.



[Retour sommaire](#)

<sup>28</sup> Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Matériel roulant - Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne.

<sup>29</sup> Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « Matériel roulant - Bruit », modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE.

<sup>30</sup> Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « Contrôle, commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne.

<sup>31</sup> Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.



## Comment est réalisé l'entretien du matériel roulant ?

L'entretien des véhicules est réalisé soit par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure certifiés ECE au travers de leurs autorisations respectives, soit par une ECE certifiée<sup>32</sup>.

Si l'EF n'assure pas l'entretien du matériel, c'est le détenteur du véhicule qui doit contractualiser avec l'ECE pour son entretien puis en informer l'EF de manière à permettre les échanges d'informations opérationnels entre les deux.

En cas de transfert de matériel roulant, conformément au décret n°2019-851<sup>33</sup>, SNCF Voyageurs doit mettre à la disposition de la région non seulement la documentation devant être fournie par le constructeur à SNCF Voyageurs lors de l'acquisition par la SNCF des matériels roulants devant être transférés, y compris la trame de maintenance préconisée par le constructeur et, mais encore la documentation d'entretien dans les conditions fixées par le règlement d'exécution (UE) 2019/779 du 16 mai 2019 précité<sup>34</sup>, notamment le plan de maintenance actualisé à date.



[Retour sommaire](#)

<sup>32</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la commission établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission.

<sup>33</sup> Décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires

<sup>34</sup> Article 6 du décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires

## Question 6

Si une région veut effectuer des travaux sur une ligne ferroviaire quels sont les principaux points d'attention ?



### Qu'est-ce qu'une STI ?

Une spécification technique d'interopérabilité (STI) est un règlement européen qui s'applique directement dans tous les Etats membres. Les STI qui concernent les installations fixes prescrivent des caractéristiques techniques que les équipements au sol doivent respecter. Dans quelques cas particuliers elles peuvent également fixer des seuils techniques à respecter dans le cadre de la maintenance.

La conformité aux STI qui concernent les installations fixes fait l'objet de certificats CE de vérification.

Les STI qui concernent les installations fixes sont la STI « infrastructure »<sup>35</sup>, la STI « tunnel »<sup>36</sup>, la STI « énergie »<sup>37</sup>, la STI « contrôle-commande et signalisation »<sup>38</sup> et la STI « Accessibilité pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite »<sup>39</sup>.



[Retour sommaire](#)

[Les STI concernant les véhicules sont précisées à la question 5 point 3.](#)



### L'application des STI est-elle obligatoire pour les lignes de desserte fine du territoire ?

Si la ligne est locale au sens des directives, la conformité aux STI n'est pas obligatoire, la ligne étant exclue du champ d'application de chaque STI, selon des conditions propres à chacune. Le référentiel technique pris en compte pour la conception et la réalisation des travaux pourrait donc ne pas inclure les STI.

[Les lignes locales pour la circulation de passagers doivent être listées dans un arrêté du ministre en charge des transports conformément à l'article 1er du décret n°2019-525 \(DSI\).](#)

<sup>35</sup> Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne.

<sup>36</sup> Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne.

<sup>37</sup> Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Énergie » du système ferroviaire de l'Union.

<sup>38</sup> Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « Contrôle, commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne.

<sup>39</sup> Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.



[Retour sommaire](#)

Si la ligne n'est pas locale, l'application des STI est obligatoire. Il convient néanmoins de procéder à une analyse de texte pour déterminer précisément quelles dispositions des STI sont applicables, des particularités d'application étant parfois prévues.



**Je souhaite faire des travaux sur l'infrastructure transférée. Faut-il une autorisation pour faire des travaux ? Et si oui quels sont les dossiers à soumettre pour ces travaux ?**

La nature des dossiers à soumettre dépend des travaux à réaliser. On distingue :

1. Les travaux liés à la mise en service de sous-systèmes nouveaux, qui nécessitent le dépôt d'un DDS, DPS et DS (c'est l'approbation du DPS qui vaut autorisation de réaliser les travaux).
2. les travaux de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, qui nécessitent que le demandeur soumette un DPP, conformément aux dispositions de l'article 200 du DSI. Le DPP décrit les principales modifications projetées. Il comprend entre autres une évaluation de l'importance du changement et ce conformément à l'article 4 du règlement MSC. Le DPP permet à l'EPSF de statuer sur la nécessité de délivrer une nouvelle AMS des installations fixes concernées. Si la délivrance d'une nouvelle AMS s'avère nécessaire, le demandeur devra déposer les dossiers mentionnés au premier point ci-dessus).
3. Les travaux de maintenance n'emportant pas de changement, ne nécessitent pas d'autorisation. En revanche, ils doivent être réalisés par un GI détenteur d'un agrément de sécurité.

Le [guide de l'EPSF relatif à l'autorisation de mise en service des installations fixes](#) précise la nature des travaux et permet d'identifier les travaux nécessitant une autorisation de mise en service. D'une manière générale, une autorisation est requise pour la mise en service de nouveaux sous-systèmes ou pour le renouvellement ou le réaménagement de sous-systèmes existants.



[Retour sommaire](#)



**À quel moment faut-il soumettre le DPP ?**

Le DPP doit être soumis le plus tôt possible et dès que le demandeur a une bonne vision des travaux envisagés, des sous-systèmes et des lignes concernés.



[Retour sommaire](#)

Dans le cas où le demandeur estime que les travaux nécessitent une démarche d'autorisation complète (DDS, DPS et DS), le dépôt du DPP devra être réalisé avant le DDS, mais il n'y a pas d'autres enjeux en termes de calendrier.

En revanche, lorsque le demandeur a un doute ou qu'il estime que les travaux ne nécessitent pas de démarche d'autorisation complète (DDS, DPS et DS), il est recommandé de transmettre le DPP le plus tôt possible pour faire confirmer cela par l'EPSF et reprendre les plannings si une démarche d'autorisation complète (DDS, DPS et DS) devait être menée.



### Combien de temps est nécessaire pour l'instruction de ces dossiers ?

À la suite de l'envoi du DPP, l'EPSF fait savoir au demandeur dans un délai d'un mois si le dossier est complet. À compter de la complétude du dossier, l'EPSF fait connaître dans un délai de 3 mois et deux semaines au maximum si une autorisation de mise en service est nécessaire ou pas.

Si une autorisation de mise en service est nécessaire, il conviendra de tenir compte des délais d'instruction des autres dossiers de sécurité (DDS, DPS, DS) :

- DDS : avis 4 mois après le mois de complétude (soit au plus 5 mois) ;
- DPS : 3 mois et deux semaines après le mois de complétude (soit au plus 4,5 mois) ;
- DS : 3 mois et deux semaines après le mois de complétude (soit au plus 4,5 mois).

Toutefois, il est vivement recommandé de prendre contact avec l'EPSF en amont du dépôt du dossier pour faciliter les conditions d'instruction dans le délai réglementaire.



[Retour sommaire](#)

Ces dispositions sont présentées dans le [DSI](#).



### La réouverture d'une ligne avec des passages à niveau est-elle possible ?

La réouverture est possible sous réserve de mener une étude de sécurisation des passages à niveau (PN) permettant de démontrer que les objectifs de sécurité sont atteints. Un guide<sup>40</sup> de l'EPSF précise la méthode à utiliser pour mener l'étude.

Toutefois, les PN classés en 2<sup>e</sup> catégorie par l'arrêté du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau et dit à « croix de Saint-André » ne seront plus autorisés dans le cadre d'une réouverture de ligne.



[Retour sommaire](#)

<sup>40</sup> [Guide relatif aux PN](#)

## FICHE D'IDENTIFICATION

<b>Référentiel</b>	Document pédagogique
<b>Titre</b>	Foire aux questions à destination des Autorités organisatrices de transport (AOT)

### Résumé

L'Établissement public de sécurité ferroviaire, en sa qualité d'autorité nationale de sécurité, apporte, par cette foire aux questions, des réponses aux autorités organisatrices de transport pour leur permettre d'appréhender les problématiques liées à ces nouveaux enjeux vis-à-vis de la sécurité et de l'interopérabilité.

### Historique des versions

<b>Numéro de version</b>	<b>Date de version</b>	<b>Objet de la modification</b>
1	29/01/2021	Création du document
2	28/06/2021	Mise à jour

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Établissement public de sécurité ferroviaire – Direction des Autorisations  
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex