



GUIDE

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

Référence : Guide 024

Version : 1

Applicable le : 4 mars 2022

Sommaire

1. Préambule.....	3
2. Abréviations	4
3. Le parachèvement de la transposition du 4 ^e paquet ferroviaire	5
4. Les règles nationales.....	7
5. Les objectifs de refonte de l'arrêté du 19 mars 2012	8
6. Périmètre et plan de l'arrêté du 9 décembre 2021	9
7. Les règles de la responsabilité des entreprises ferroviaires retirées de l'arrêté	11
8. Les règles de la responsabilité des gestionnaires de l'infrastructure retirées de l'arrêté	12
9. Nouvelles règles introduites.....	13
9.1. Vitesses limites concernant les modes dégradés	13
9.2. Conditions d'exploitation des tunnels ferroviaires	13
9.3. Les transports exceptionnels.....	13
9.4. Autres règles	14
10. Les règles matériel roulant	15
11. La signalisation	16
12. Les installations de sécurité considérées comme simples.....	17
13. Le globalement au moins équivalent (GAME)	18
14. Explication des modifications apportées à l'arrêté du 19 mars 2012	19

Annexe - Textes des gestionnaires de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations nécessaires à l'exploitation ferroviaire

[En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement au chapitre ou à l'annexe correspondant.](#)

1. Préambule

Dans le cadre de la mise en conformité de la réglementation nationale avec la réglementation européenne, des travaux, entrepris dès 2019 par le ministère chargé des Transports avec l'appui de l'EPSF, ont conduit à une refonte en profondeur de l'arrêté du 19 mars 2012 *fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national* et à la publication de l'arrêté du 9 décembre 2021, objet de ce guide.

Le résultat de cette mise en conformité aboutit à un texte profondément remanié, qui doit être considéré en complément de la réglementation européenne.

Afin d'aider l'ensemble du secteur ferroviaire à comprendre les motivations ayant conduit à la publication de l'arrêté du 9 décembre 2021, et d'apporter également aux gestionnaires de l'infrastructure (GI) et aux entreprises ferroviaires (EF) des éléments pour la conception et la mise en œuvre de leur système de gestion de la sécurité (SGS), l'EPSF met à disposition ce guide avec un double objectif :

- mettre en perspective ce nouvel arrêté avec les autres textes réglementaires et notamment ceux en lien avec le 4^e paquet ferroviaire ;
- faciliter l'appropriation de ce nouveau texte en le mettant en parallèle avec les dispositions de l'arrêté du 19 mars 2012.

2. Abréviations

A	Agence	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
	AMEC	Autorisation de mise en exploitation commerciale
	AMM	Autorisation de mise sur le marché
	AMOC	Moyen acceptable de conformité européen (acceptable means of compliance)
	AMS	Autorisation de mise en service
	ART	Autorité de régulation des transports
B	BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
C	CLE	Consigne locale d'exploitation
D	DRR	Document de référence du réseau
	DSI	Décret sécurité/interopérabilité (décret n° 2019-525)
E	ECE	Entité en charge de l'entretien
	EF	Entreprise ferroviaire
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
I	IS	Installations de sécurité
M	MSC	Méthode de sécurité commune
	MSC SGS	MSC « Exigences en matière de système de gestion de la sécurité » - Règlement (UE) 2018/762
R	REP	Règle d'exploitation particulière
S	SGS	Système de gestion de la sécurité
	STI	Spécification technique d'interopérabilité
	STI CCS	STI « Contrôle-commande et signalisation » Règlement (UE) 2016/919
	STI LOC & PAS	STI « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » Règlement (UE) n° 1302/2014
	STI OPE	STI « Exploitation et gestion du trafic » Règlement (UE) 2019/773
	STI PMR	STI « Accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite » Règlement (UE) n° 1300/2014

3. Le parachèvement de la transposition du 4^e paquet ferroviaire

Le pilier technique du 4^e paquet ferroviaire, constitué :

- de 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* (dite « directive interopérabilité » dans la suite du guide) ;
- de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à la sécurité ferroviaire* (dite « directive sécurité » dans la suite du guide) ;
- du règlement (UE) 2016/796 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* ;

visé à faciliter et simplifier les procédures d'autorisation de mise sur le marché des véhicules et de mise en service des infrastructures ferroviaires ainsi que la délivrance des certificats de sécurité uniques pour les EF et les agréments de sécurité pour les GI.

Au niveau européen, l'adoption du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire a conduit à la révision plus ou moins importante d'un ensemble de textes.

Au niveau national, les autorités françaises se sont fixées la date du 16 juin 2019 pour transposer les directives précitées, ce qui impliquait la modification de l'ensemble des textes de droit national afférents à la sécurité et à l'interopérabilité pour prendre en compte les évolutions des textes européens.

À cet effet, l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, a modifié la partie législative du Code des transports.

Au niveau réglementaire, cette transposition a principalement été effectuée par le Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires* (dit « DSI » dans la suite du guide). Elle a été complétée par l'arrêté du 11 juin 2019 modifiant l'arrêté du 19 mars 2012, uniquement pour ce qui concerne l'introduction, dans la réglementation nationale, des règles relatives à l'obligation d'équipement des nouveaux matériels roulants en système européen de contrôle des trains (*European Train Control System*) issues du 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* (dit « STI CCS » dans la suite du guide) et la dérogation permise à cette obligation.

L'arrêté du 19 mars 2012, qui précisait un grand nombre des règles techniques de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, n'avait été modifié qu'à la marge par l'arrêté du 11 juin 2019 précité. Il constituait, de ce fait, l'un des derniers textes de nature réglementaire devant encore être revu afin de se conformer aux dernières versions des textes européens.

En effet, les articles 14 de la directive Interopérabilité et 8 de la directive sécurité prévoient le réexamen par les Etats membres des règles nationales existantes après la publication ou la révision des STI et des MSC, notamment du règlement (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*. De plus, l'édiction de

nouvelles règles ou la modification de règles existantes (à la suite de ce réexamen ou pour d'autres raisons) sont strictement encadrées. Ces nouvelles règles ou règles modifiées doivent être notifiées.

4. Les règles nationales

Les règles nationales sont toutes les règles contraignantes adoptées dans un État membre, quel que soit l'organisme qui les prescrit, qu'elles contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont opposables dans cet État membre aux EF, aux GI ou à des tiers.

Les règles nationales sont notifiées selon les articles 25 et 26 du règlement (UE) 2016/796. Les règles qui ne sont pas notifiées sont inapplicables aux fins de la directive sécurité.

Les États membres peuvent décider de ne pas notifier les règles dont le caractère est strictement local. Dans ce cas, soit ils mentionnent ces règles dans les registres de l'infrastructure visés à l'article 5 du DSI, soit ils indiquent, dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 *établissant un espace ferroviaire unique européen*, à quel endroit ces règles sont publiées.

La directive sécurité a été transposée en droit français par le DSI.

L'article 4 de ce décret précise que la réglementation établissant les exigences techniques nationales de sécurité et d'interopérabilité (règles nationales) est fixée par arrêté du ministre chargé des Transports ou, le cas échéant, par la documentation d'exploitation du GI. C'est l'objet principal de l'arrêté du 9 décembre 2021.

En complément des directives, certaines STI peuvent indiquer les domaines sur lesquels des règles nationales peuvent exister. C'est notamment le cas du règlement (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 *concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE* (dit « STI OPE » dans la suite du guide) à l'Appendice I.

Le système ferroviaire requiert un ensemble de procédures et de référentiels allant au-delà des règles nationales afin d'en permettre son exploitation. Une partie de ces règles est publiée par les GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations, sous forme de règles contractuelles. L'annexe au présent guide détaille l'ensemble des textes pouvant être publiés par un GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

5. Les objectifs de refonte de l'arrêté du 19 mars 2012

Les objectifs poursuivis par le ministère chargé des Transports pour la modification de l'arrêté sont les suivants :

- satisfaire à l'exigence de réduction et de clarification des règles nationales :
 - supprimer les redondances et les dispositions contraires aux textes européens,
 - tenir compte de l'appendice I de la STI OPE : liste des domaines dans lesquels des règles nationales sont possibles ;
- mettre l'arrêté en concordance avec les textes de transposition du 4^e paquet ferroviaire ;
- introduire majoritairement des obligations de résultat ;
- mettre en responsabilité les EF et les GI.

La suppression des règles nationales redondantes opérée par l'arrêté constitue une évolution positive du cadre juridique dans le sens où elle contribue à lever les barrières techniques à l'entrée sur le marché des services de transport ferroviaire.

Par ailleurs, la suppression ou la modification de certaines règles nationales a pour effet de priver certains textes publiés par l'EPSF de leur valeur de « moyen national acceptable de conformité ».

6. Périmètre et plan de l'arrêté du 9 décembre 2021

L'arrêté procède à l'abrogation d'une part importante des 124 articles et annexes de l'arrêté du 19 mars 2012 en ne laissant subsister qu'une cinquantaine d'articles fixant les règles nécessaires à l'exploitation de services ferroviaires dans le système de transport ferroviaire national.

Ces règles portent notamment sur :

- la diffusion des informations (documentation de l'Établissement public de sécurité ferroviaire, documentation des EF et des GI, etc.) ;
- les exigences relatives à l'exploitation dans certains cas particuliers (manœuvre d'installations, usage du dispositif d'avertissement sonore, règles particulières à l'emprunt des tunnels, etc.) ;
- les exigences applicables aux éléments du système ferroviaire, qu'il s'agisse de l'infrastructure ou des véhicules (gestion des composants critiques, adaptation de la conception de l'infrastructure à son usage, conditions d'utilisation de certains véhicules, en particulier ceux réservés à un usage strictement historique ou touristique à des fins de conservation du patrimoine) ;
- les exigences pour la prévention des risques (information des usagers sur les conditions de cheminement, de traversée des voies et de stationnement sur les quais, prévention des intrusions ou encore mise hors tension d'alimentation des installations électriques).

Les dispositions relatives à la signalisation fixées par l'arrêté du 19 mars 2012 sont maintenues. L'article 34 relatif à la signalisation ainsi que l'annexe VII sont maintenus. L'annexe est modifiée à la marge. Les autres dispositions de l'arrêté du 19 mars 2012 relatives à la signalisation sont, quant à elles, reprises sans changement sur le fond et annexées à l'arrêté.

Certaines dispositions de l'arrêté du 19 mars 2012 n'ont pas été reprises dans cet arrêté pour les motifs indiqués à l'article 5 du présent guide. Les acteurs concernés doivent donc adapter leur SGS afin de tenir compte de ces suppressions en réalisant au préalable les études nécessaires principalement si ces règles venaient à être modifiées.

Le plan de l'arrêté est le suivant :

Chapitre I^{er} - Dispositions générales

Chapitre II - Information et documentation

- Section 1 : Documents diffusés par l'Établissement public de sécurité ferroviaire
- Section 2 : Documentation des entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure
- Section 3 : Transmission d'informations et communication entre acteurs du système ferroviaire

Chapitre III - Exigences relatives à l'exploitation

- Section 1 : Personnel
- Section 2 : Circulations
- Section 3 : Tunnels

Chapitre IV - Règles relatives aux éléments du système ferroviaire

- Section 1 : Dispositions communes
- Section 2 : Installations fixes
- Section 3 : Véhicules

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

Chapitre VI - Dispositions transitoires et finales

Annexe - Règles relatives au système de signalisation national

7. Les règles de la responsabilité des entreprises ferroviaires retirées de l'arrêté

Le retrait des règles dont la mise en œuvre est de la responsabilité propres des EF ne remet pas en cause les dispositions opérationnelles actuellement en vigueur et les pratiques mises en œuvre dans la mesure où l'arrêté ne fait que procéder à un déclassement juridique formel de ces dispositions ; néanmoins, comme indiqué à l'article 6, les acteurs concernés devront adapter leur SGS afin de tenir compte de ce déclassement et être en mesure de justifier ces dispositions, principalement si elles venaient à être modifiées.

Les règles retirées concernent majoritairement les aspects liés à la composition des trains, au freinage, aux chargements, à la sécurité des usagers. Elles ont été retirées notamment pour redondance avec la STI OPE. Les motifs précis de ces retraits sont indiqués dans les tableaux de l'article 14.

Le retrait de ces règles entraîne de fait la suppression de la valeur de moyen national acceptable de conformité de plusieurs textes de l'EPSF et, notamment, la recommandation RC A-B 7a n° 1 « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains ».

La perte de la valeur de moyen national acceptable de conformité ne retire rien de la valeur du contenu du texte, mais il ne peut plus être simplement cité dans un SGS comme permettant d'atteindre le niveau de sécurité requis ; il devient donc nécessaire que l'entreprise réalise une démonstration de sécurité permettant d'affirmer que le niveau de sécurité requis est atteint en utilisant les dispositions reprises dans le texte de l'EPSF, soit une étude sur des dispositions qui lui sont propres et non reprises dans un texte de l'EPSF.

Pour certaines des règles retirées de l'arrêté, mais présentes dans la STI OPE sous forme d'exigences, celle-ci prévoit, à son article 4.4.3., que pourront être publiés des moyens acceptables de conformité européens (AMOC) sur les sujets suivants :

- la sécurité du chargement ;
- la sécurité des voyageurs ;
- les contrôles et tests avant le départ, notamment sur les freins, et les contrôles pendant l'exploitation ;
- le départ du train ;
- l'exploitation en situation dégradée.

Ils sont présumés garantir le respect des exigences spécifiques de la STI ci-dessus, et assurer la sécurité conformément à la directive sécurité.

À la date de publication du présent guide, les AMOC suivant sont publiés :

- la sécurité du chargement ;
- la sécurité des voyageurs ;
- les contrôles et tests avant le départ, notamment sur les freins, et les contrôles pendant l'exploitation.

Les deux autres thèmes envisagés sont pour l'instant abandonnés.

8. Les règles de la responsabilité des gestionnaires de l'infrastructure retirées de l'arrêté

Le retrait des règles dont la mise en œuvre est de la responsabilité propres des GI ne remet pas en cause les dispositions opérationnelles actuellement en vigueur et les pratiques mises en œuvre dans la mesure où l'arrêté ne fait que procéder à un déclassement juridique formel de ces dispositions ; néanmoins, comme indiqué à l'article 6, les acteurs concernés devront adapter leur SGS afin de tenir compte de ce déclassement et être en mesure de justifier ces dispositions, principalement si elles venaient à être modifiées.

La majorité des règles retirées, sont celles des articles 73 à 84 de l'arrêté du 19 mars 2012, concernant en majorité la gestion des circulations.

Les motifs précis de ces retraits sont indiqués dans les tableaux de l'article 14.

9. Nouvelles règles introduites

9.1. Vitesses limites concernant les modes dégradés

L'appendice I de la STI OPE permet d'établir des règles nationales concernant les vitesses maximales en mode dégradé.

Un article 22 a été rédigé afin de regrouper les vitesses limites concernant les modes dégradés suivant :

- panne avérée de l'équipement radio de bord ;
- défaillance totale des feux avant ;
- défaillance du dispositif d'avertissement sonore ;
- marche à vue.

La vitesse limite maximale en cas de dérangement du dispositif d'avertissement sonore était reprise à l'article 97 de l'arrêté du 19 mars 2012.

Les vitesses limites en cas de panne avérée de l'équipement radio de bord ont été définies lors des travaux du groupe de travail sur le non-arrêt en cas de perception d'une alerte radio.

La définition d'une vitesse limite en cas de défaillance totale des feux avant est introduite pour compléter la règle commune opérationnelle 4 de l'appendice B2 de la STI OPE – « Défaillance totale des feux avant ».

La vitesse de la marche à vue, auparavant à l'article 2 de l'arrêté du 19 mars 2012 a été reprise à cet article 22 afin d'avoir une cohérence sur les vitesses limites en mode dégradé.

La vitesse de la marche en manœuvre, bien que non liée à une situation dégradée, est reprise dans cet article.

9.2. Conditions d'exploitation des tunnels ferroviaires

Les différentes STI traitant des tunnels ne prévoient pas la détermination par le GI des conditions d'exploitation des tunnels ferroviaires à la suite de la perte d'un équipement de sécurité et en fonction de l'impact de cette perte.

L'article 30 a donc été rédigé avec cet objectif.

9.3. Les transports exceptionnels

Les articles 108 et 109 de l'arrêté du 19 mars 2012 concernant les transports exceptionnels ont été revus. Les justificatifs sont repris dans les tableaux de l'article 14.

Une nouvelle règle a néanmoins été introduite à l'article 25 de l'arrêté :

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

Cette règle impose à l'EF de s'assurer du caractère exceptionnel, ou non, d'un transport sur son parcours. Elle a pour objectif d'éviter, lors d'une circulation sur le réseau de plusieurs GI, nationaux ou étrangers, qu'un transport puisse circuler sur l'un d'eux sans que les mesures propres aux transports exceptionnels soient prises si elles doivent l'être.

9.4. Autres règles

De nouvelles règles concernant le matériel ont été introduites ; elles sont décrites à l'article 10 du présent guide.

L'article 2 a été complété par de nouvelles définitions (voir les tableaux de l'article 14).

10. Les règles « Matériel roulant »

L'article 49 de l'arrêté du 19 mars 2012 a été réécrit. Certaines des dispositions qu'il contenait, et redondantes notamment avec les textes suivants, ont été supprimées :

- Directive interopérabilité ;
- STI CCS ;
- règlement (UE) 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 (dit « STI LOC & PAS » dans la suite du guide) ;
- STI OPE.

Certains points ont été déplacés aux articles 39 et 40 de l'arrêté (voir les tableaux de l'article 14).

Un article 35, remplaçant le 49 a été introduit. Il concerne les véhicules relevant des cas d'exclusion des STI, ou ceux pour lesquels il est choisi de ne pas appliquer une ou plusieurs STI lorsque ce choix est permis par celles-ci.

Il introduit également la valeur de moyen national acceptable de conformité pour certains textes de l'EPSF relatifs au matériel.

Enfin, il cadre, pour les matériels utilisés pour la réalisation de travaux, les cas d'applicabilité des exigences essentielles du sous-système « contrôle commande et signalisation » pour le bord.

11. La signalisation

Lors des travaux de rédaction du nouvel arrêté il a été décidé de maintenir les dispositions relatives à la signalisation contenues dans l'arrêté du 19 mars 2012, dans l'attente d'un travail plus global sur ce thème allant au-delà des seules exigences de cet arrêté.

Un article 3 a donc été créé afin d'avoir une attache réglementaire permettant d'introduire la conservation de l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012.

Afin de ne pas avoir à reprendre l'arrêté en profondeur ultérieurement, l'ensemble des articles de l'arrêté du 19 mars 2012 traitant du système de signalisation national ont été regroupés dans une annexe. Il s'agit des articles 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 91, 92 et 95.

L'annexe VII a été modifiée pour introduire des signaux dont le besoin était immédiat. Il s'agit du signal à main d'autorisation de mouvement (AuM) à l'usage exclusif du GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations ainsi que de la pancarte « Transition de vitesse », introduits respectivement aux articles 2 et 509 de l'annexe VII de l'arrêté du 19 mars 2012.

Pour les signaux relatifs à des projets à venir, ou pour lesquels des dérogations ont été apportées, il a été convenu qu'il en serait tenu compte lors du travail plus global cité plus haut. Les signaux concernés sont la bande lumineuse jaune horizontale clignotante ainsi que la croix lumineuse blanche.

12. Les installations de sécurité considérées comme simples

La rédaction de la règle sur les installations de sécurité (IS) considérées comme simples, article 17 de l'arrêté, a été revue sur deux points principaux :

- la référence aux tâches essentielles de sécurité requises a été supprimée ;
- l'intervention de l'EPSF dans le processus de désignation de l'installation a également été supprimé.

Concernant les tâches essentielles de sécurité, il appartient aux EF et aux GI concernés de reprendre ces tâches dans leur SGS.

Concernant l'intervention de l'EPSF dans le processus de désignation, il a été estimé, au travers d'un retour d'expérience, que cette intervention n'était plus nécessaire. Les GI sont donc mis en responsabilité pour la désignation du caractère simple d'une IS en accord avec les critères repris à l'article 17.

Ils devront donc décrire dans leur SGS le processus nécessaire et les responsabilités des différentes entités concernées.

Néanmoins, même si les modalités d'intervention de l'EPSF ne sont plus précisées dans l'article celles-ci pourront perdurer :

- au travers de l'examen du SGS des EF et des GI, notamment sur les processus de désignation des IS comme simples, ainsi que la prise en compte par les EF de ces installations ;
- au titre de l'article 17 du DSI, soit lors d'inspection, d'audits, ou de contrôles aléatoires de consignes locales d'exploitation (CLE) pouvant amener à demander le retrait ou la modification de celles-ci.

13. Le globalement au moins équivalent (GAME)

L'article 39 du DSI prévoit que « les systèmes et sous-systèmes sont conçus, réalisés, entretenus, exploités et modifiés de façon à garantir le maintien permanent de la sécurité. ». De plus, l'article L2201-2 du code des transports prévoit que « l'Etat veille à ce que soit assuré sur le système ferroviaire [...] le maintien global de la sécurité ferroviaire et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, son amélioration constante, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union européenne et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique et en donnant la priorité à la prévention des accidents [...] ».

Ces deux articles sont le fondement du principe de non-régression du niveau de sécurité appliqué en France et parfois appelé principe « GAME » (globalement au moins équivalent). Dans l'esprit du considérant (8) de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et du considérant (27) de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire, ce principe prévoit notamment que les objectifs de sécurité pris en compte pour la conception et la réalisation d'un véhicule ou d'installations fixes ne soient pas inférieurs à ceux du véhicule ou des installations fixes avant modification ou à ceux fixés pour des installations fixes ou des véhicules assurant des services ou fonctions comparables au sens de l'annexe I de la directive (UE) 2016/797. Il comprend bien l'exploitation et la maintenance de ces installations fixes et de ces véhicules et s'applique donc aux organisations mises en place pour effectuer ces tâches.

Dans le cas où une nouvelle autorisation est nécessaire, la non-régression du niveau de sécurité est démontrée en utilisant les principes d'évaluation des risques du règlement (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*. Ce principe de non-régression est implicitement pris en compte lors de l'utilisation des principes MSC 1 (application de règles de l'art existantes) et MSC 2 (comparaison avec un système de référence). Lors de l'utilisation du principe MSC 3 (estimation et évaluation explicite des risques), ce principe impose un niveau minimum pour les matrices occurrence-gravité prises en compte.

La lecture combinée de ces textes a permis de poser que le principe de non-régression du niveau de sécurité est prévu par les textes européens transposés dans la réglementation nationale. Ainsi, l'article 5 de l'arrêté du 19 mars 2012 n'a pas été maintenu dans l'arrêté du 9 décembre 2021 afin d'éviter toute redondance avec les textes d'un niveau supérieur.

14. Explication des modifications apportées par rapport à l'arrêté du 19 mars 2012

Le tableau ci-dessous reprend, par article de l'arrêté du 19 mars 2012, les justifications des modifications apportées. Lorsque cela est nécessaire, il indique le numéro de l'article de l'arrêté du 9 décembre 2021 dans lequel les dispositions ont été reprises.

	 <p>Statut</p>	 <p>Explications</p>		 <p>Notes</p>
Titre 1^{er} - Dispositions générales				
		<ul style="list-style-type: none"> Certaines parties de l'article ne correspondent plus à l'objet du texte. Le système ferroviaire est défini au 1° de l'article L2201-1 du Code des transports. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Agrément de sécurité : l'agrément de sécurité est précisé à l'article 16 du décret du DSI. AMEC : adaptation 4^e paquet ferroviaire (la notion d'AMEC correspond à autorisation de mise en service (AMS) pour les installations fixes et à autorisation de mise sur le marché (AMM) pour les véhicules). ARAF : l'ART est mentionné à l'article L2131-1 du Code des transports. BEA-TT : le BEA-TT est mentionné à l'article R1621-1 du Code des transports. Certificat de sécurité : le certificat de sécurité est remplacé par le certificat de sécurité unique introduit par l'article 10 de la directive sécurité et transposé par l'article 75 du DSI. Chargeur : le chargeur » est défini au 14° de l'article 2 du DSI. Conducteur : le conducteur est défini à l'appendice J de la STI OPE. Communications de sécurité : la notion est couverte par l'appendice C de la STI OPE (il convient désormais d'utiliser la notion de ce règlement). Consignes et instructions opérationnelles : le terme est supprimé car il est couvert par les procédures du SGS de l'EF ou du GI et par l'appendice C de la STI OPE. Documentation d'exploitation : la documentation d'exploitation est précisée à l'article 14 du DSI. Droit d'accès : le droit d'accès n'est pas utilisé par le nouvel arrêté. ECM : est remplacé par l'entité en charge de l'entretien (ECE) qui est définie au 13° de l'article 2 du DSI. Entreprise ferroviaire : l'entreprise ferroviaire est définie au 2° de l'article 2 du DSI. EPSF : l'EPSF est défini au 3° de l'article 2 du décret du DSI. Exploitant ferroviaire : terme non utilisé dans le nouvel arrêté. Il convient d'utiliser les termes d'entreprise ferroviaire et de gestionnaire de l'infrastructure. Gestionnaire de l'infrastructure : le gestionnaire de l'infrastructure est défini au 1° de l'article 2 du DSI. Infrastructure ferroviaire : l'infrastructure ferroviaire est couverte par l'annexe II de la directive interopérabilité. Langue opérationnelle : terme défini à l'appendice J de la STI OPE mais non utilisé dans le nouvel arrêté. Mancœuvre : est remplacé par « mouvement de manœuvre ». Marche à vue : cette notion est couverte par la règle n°9 de l'appendice B2 de la STI OPE. Toutefois, la vitesse est précisée dans l'arrêté. Matériel roulant, véhicule ferroviaire : il convient d'utiliser le terme de véhicule. Le véhicule est défini au 36° de l'article 2 DSI. RID : terme non utilisé dans l'arrêté Sous-systèmes : les sous-systèmes sont définis au 33° et au 56° de l'article 2 du DSI. Spécifications techniques d'interopérabilité : les STI sont définies au 23° de l'article 2 du DSI. Système ferroviaire : le système ferroviaire est défini au 1° de l'article L 2201-1 du Code des transports. Tâches de sécurité : la définition du terme « Tâches de sécurité » est intégrée dans le corps de l'arrêté à l'article 16. Train : le train est défini dans l'appendice J (glossaire) de la STI OPE. Transport exceptionnel : le transport exceptionnel est défini dans l'appendice J (glossaire) de la STI OPE. Voie de service : la voie de service est définie dans l'appendice J (glossaire) de la STI OPE. 		

	 <p>Statut</p>	 <p>Explications</p>		 <p>Notes</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Dispositif de maintenance : simplification rédactionnelle. Établissement : ajout de la notion de mouvements de manœuvre. Marche en manœuvre : ajout de la notion de « mode de circulation ». Toutefois, la vitesse est précisée dans l'arrêté. Retour d'expérience : suppression du mot « exploitation » jugé trop restrictif. Signalisation : modification de la définition avec le retrait du terme « Installations de signalisation ». Voie principale : pour tenir compte de la suppression de la définition de voie de service 		
		<p>Point I</p> <p>Il est fait référence au DSI (articles 14 et 15) remplaçant le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 <i>relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire</i> (article 10). Un point sur les dates d'entrée en vigueur des documents est ajouté.</p>		
		<p>Point II</p> <p>Les différents alinéas sont déjà couverts par :</p> <ul style="list-style-type: none"> l'article L2122-4-3-1 du Code des transports ; la MSC SGS, notamment le point 2.4., ainsi que les deux annexes. <p>Point III</p> <p>Les différents alinéas sont déjà couverts par :</p> <ul style="list-style-type: none"> la MSC SGS, notamment les points 5.2.2. et 4.2.1.2.1. et son annexe II ; les articles 14 et 190 du DSI. <p>Les deux derniers alinéas sont supprimés car il s'agit de la compatibilité prévue au 2° de l'article 190 du DSI.</p> <p>Point IV</p> <p>Ce point est supprimé du fait d'un champ plus restrictif concernant les règles d'exploitation particulières (REP) que celui de l'article 15 du DSI.</p> <p>Point V</p> <p>Couvert par les articles 17 et 38 du DSI.</p>		

 <p>Articles Arrêté 19 mars 2012</p>	<p>R Retiré M Modifié C Conservé N Nouveau</p> <p>Statut</p>	 <p>Explications</p>	 <p>Articles Arrêté 9 déc. 2021</p>	 <p>Notes</p>
		<p>Point I</p> <p>Couvert par le d) de l'article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 <i>relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire</i>.</p>		
		<p>Point II</p> <p>Le début du point II est supprimé car couvert par le d) de l'article 2 du décret n° 2006-369. Le reste de la phrase est conservé et modifié en conséquence.</p> <p>Les deux alinéas suivants sont supprimés car couverts par le principe de hiérarchie des normes. En conséquence, le troisième alinéa est supprimé.</p>		
		<p>Point III</p> <p>Les points a) et b) du premier alinéa sont supprimés car couverts par le point 2.1.4. du règlement (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 <i>concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009</i> (dit « MSC évaluation des risques » dans la suite du guide).</p> <p>La rédaction du début de cet alinéa est revue en conséquence</p> <ul style="list-style-type: none"> Le dernier alinéa est supprimé car redondant avec les articles 70 et 79 du DSI. La dernière phrase est supprimée car il ne peut être dérogé à l'exception que par décret. 		
TITRE II - Objectifs, méthodes et indicateurs de sécurité				
		<p>La non-régression du niveau de sécurité est démontrée en utilisant les principes d'évaluation des risques du règlement (UE) 402/2013. Ce principe de non-régression est implicitement pris en compte lors de l'utilisation des principes MSC 1 et MSC 2. Lors de l'utilisation du principe MSC 3, ce principe impose un niveau minimum pour les matrices occurrence-gravité prises en compte</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa du II est couvert par les articles 43 et 44 du DSI et le point 5.3.3. de la MSC SGS. Le 2^e alinéa est couvert par l'article 42 du DSI. Le dernier alinéa du II est couvert par l'article 42 du DSI et le point 3.1. de la MSC SGS. Le III est couvert par l'article 53 du DSI. Le I est supprimé à la suite des suppressions ci-dessus. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par l'article 18 du DSI (registre de l'infrastructure) et par le point 2° de l'article 190 du DSI (compatibilité avec l'itinéraire). Le point b) est supprimé car couvert par les points 5.1.4. et 5.1.5. de la MSC SGS. Le point c) est supprimé car couvert par le point 5.4. de la MSC SGS. Le 1^{er} alinéa est supprimé à la suite des suppressions des points a), b) et c). 		

				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est supprimé car couvert par le 2^o de l'article 3 du DSI. La rédaction du 2^o alinéa est modifiée pour tenir compte du DSI. Le terme « particulier » a été ajouté après « indicateurs de sécurité », afin de ne pas les confondre avec les indicateurs de sécurité communs (ISC). Le dernier alinéa est supprimé car couvert par l'article 108 du DSI. 		
TITRE III - Exigences relatives à l'organisation et au suivi opérationnel de l'exploitation				
Chapitre I^{er} - Dispositions générales				
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le point 4.2.1. de la MSC SGS. Le point b) est couvert par le point 4.4. de la MSC SGS. Le point c) est couvert par le point 4.5. de la MSC SGS. Le point d) est supprimé car couvert par les points 5.5. et 7.1. de la MSC SGS. Le point e) est couvert par les points 6.1. à 6.3. et 7.1. de la MSC SGS. À la suite de ces suppressions, le 1^{er} et le dernier alinéas sont supprimés. 		
Chapitre II - Formation et compétences du personnel				
		<ul style="list-style-type: none"> Les alinéas a), b), c) et d) sont couverts par le point 4.6.3.2. de la STI OPE et le point 4.2. de la MSC SGS. Le 1^{er} alinéa est supprimé à la suite de la suppression de ces points. 		
		<p>Les dispositions de cet article sont couvertes par l'arrêté du 6 août 2010 <i>relatif à la certification des conducteurs de train</i> et l'arrêté du 7 mai 2015 <i>relatif aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite des trains</i>.</p>		
Chapitre III - Informations nécessaires à l'exploitation échangées entre les GI et EF				
		<ul style="list-style-type: none"> Référence au DSI ajoutée. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le point I est supprimé car couvert par les articles 14 et 15 du DSI. Au point II, la référence au document de référence du réseau est retirée ; ce document est relatif à l'accès au marché, et ne relève pas du champ d'application de l'arrêté. Point III couvert par les points 4.2.1.2.2.1., 4.2.1.2.2.2., 4.2.1.2.2.3., 4.8.1. et 4.2.3.6., ainsi que par l'appendice D2 de la STI OPE. 		

 Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		<ul style="list-style-type: none"> Le document traitant de la gestion et de la fourniture aux opérateurs ferroviaires de document de sécurité et de la présentation des sites desservis, ne peut être un document d'exploitation au sens de l'article 14 du DSI car ce sujet ne peut pas faire l'objet d'une règle nationale. Ce document fait partie du contrat d'utilisation du réseau et peut donc être cité dans le document de référence du réseau. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa du I est couvert par les points 1., 3.1.1. et 4.4.1. des annexes I et II de la MSC SGS. Le 2^e alinéa du I est couvert par le point 4.2.3.6.1. de la STI OPE. Le point II est couvert par les points 4.4., 5.1.4., 5.1.5. de la MSC SGS et 4.2.3.6.1. de la STI OPE. Le III est supprimé car non normatif. 		
Chapitre IV - Documentation nécessaire à l'exploitation propre à chaque exploitant ferroviaire				
		<ul style="list-style-type: none"> La 1^{re} phrase est couverte par le point 4.5.1.1. de la MSC SGS. La 2^e et la 3^e phrases sont couvertes par les points 4.4.2. et 4.4.3. de la MSC SGS. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par les points 4.2.1.4., 4.2.1.5., 4.2.3.6.1., 4.2.3.6.2. de la STI OPE et le point 4.5.1.1. de la MSC SGS. Le point b) est couvert par le point 5.2.4. et 5.2.5. de l'annexe II de la MSC SGS. Le point c) est couvert par le point 5.2.4. et 5.2.5. de l'annexe I de la MSC SGS. Le point d) est couvert par le point 4.5. de la MSC SGS. Le 1^{er} alinéa est supprimé à la suite de la suppression des points a), b), c) et d). 		
		<ul style="list-style-type: none"> La 1^{re} phrase du premier alinéa est couverte par les points 4.4.1. et 4.4.2. de la MSC SGS. La 2^{de} phrase est couverte par les points a) et g) du point 4.4.3. de la MSC SGS. Le point a) est couvert par le point 4.4.2. de la MSC SGS. Le point b) est couvert par le point b) du point 4.4.3. de la MSC SGS. Le point c) est couvert par le point g) du point 4.4.3. de la MSC SGS. Le point d) est couvert par les points e), f) et g) du point 4.4.3. de la MSC SGS. La 1^{re} phrase du dernier alinéa est couverte par les points 4.4., 4.5.1.1. et 4.5.2. de la MSC SGS. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est supprimé car les points a) à d) sont supprimés. Le a) va au-delà des prescriptions de la MSC SGS et relève de l'organisation interne des opérateurs. Le point b) est couvert par le point e) du point 3.2.2., le point 3.2.4., le point c) du point 5.1.1., le point 4.5.1.2., le point 6. dont les (e) et (f) du point 6.2.1. et le point 7. de la MSC SGS. Le point c) l'objectif est redondant avec les points 3.2.2. e), 3.2.4., 5.1.1. c), 4.5.1.2., 6. dont le 6.2.1. e) et f) et 7 de la MSC SGS. Le point d) est couvert par le point f) et le point g) du point 4.4.3. de la MSC SGS. 		

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: 8px;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: 8px;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: 8px;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; font-size: 8px;">N Nouveau</div> </div> <div style="margin-top: 5px; font-weight: bold; font-size: 10px;">Statut</div> </div>	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
Chapitre V - Procédures en cas d'accident, d'incident ou de situation présentant un risque grave ou imminent				
		<ul style="list-style-type: none"> Le point I est conservé car correspond aux conditions d'application de l'article 103 du DSI. Le point II est supprimé car couvert par le point 4.2.3.6.3. de la STI OPE. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le 1) de la règle n° 10 de l'appendice B2 de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par le 2) de la règle n° 10 de l'appendice B2 de la STI OPE. La 1^{re} phrase du 3^e alinéa est couverte par la règle n° 10 de l'appendice B2 de la STI OPE. Concernant la 2^e phrase du 3^e alinéa, cette obligation d'indemnisation est de nature contractuelle et n'est donc pas conservée dans l'arrêté. le 4^e alinéa est couvert par le point 4.2.1.2.4. de la STI OPE. Une règle nationale sur ce sujet n'est pas possible. le 5^e alinéa est couvert par la règle n° 10 de l'appendice B2 de la STI OPE. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa et les points a), b), c) et d) sont couverts par les points 5.5 de la MSC SGS et 4.2.3.6 et 4.2.3.7 de la STI OPE 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le point I est déjà couvert par les points 51° et 52° de l'article 2 du DSI et par l'article L1621-2 du Code des transports. Ce point est donc supprimé. Le point a) du II est couvert par les points 4.2.3.6.1. et 4.2.3.6.2. de la STI OPE. Ce point est donc supprimé. 		
		Le point b) du II subsiste et sa rédaction est revue.		
Chapitre VI - Contrôles, inspections, audits de sécurité, suivi de l'exploitation et retour d'expérience				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 7.2. de la MSC SGS. Le début du point a) est couvert par le point a) du 7.1.1. et par le point d) du 7.2.1. de la MSC SGS. La fin de la phrase du point a) est couverte par le point 6.1. de la MSC SGS. Le début de la phrase du point b) est couvert par le point 2.3. des annexes I et II de la MSC SGS. La fin de la phrase du point b) est couverte par les points a), c), d) et e) du 4.2.1. des annexes I et II de la MSC SGS. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est supprimé car couvert par l'article 100 du DSI. Le reste de l'article fait l'objet d'une nouvelle rédaction pour préciser les conditions d'application de l'article 100 du DSI. 		

 Articles Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Articles Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
 25		<p>Quelques modifications rédactionnelles.</p> <p>La fin du 1^{er} alinéa est supprimée car n'est pas dans le champ d'application de la loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité.</p>	 13	
 26		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 4.2.9.6. de la STI LOC & PAS et 4.2.3.5.2 de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par le point 4.2.3.5 de la STI OPE. 		
 27		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est supprimé car couvert par l'article 105 du DSI. Le contenu du rapport transpose le point 6 de l'article 9 de la directive sécurité. La 2^e phrase correspond à une possibilité offerte par le point 2 a) de l'annexe I du règlement (UE)° 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission. 	 14	
Titre IV - Exigences relatives à l'infrastructure et aux matériels roulants				
Chapitre I^{er} - Dispositions générales				
 28		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par l'article 39 du DSI. Le 2^e alinéa est couvert par le point 2.2.2. a) de la MSC SGS. Le point a) est couvert par les articles 130 et 190 du DSI. 		
 29		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa a été déplacé au dernier alinéa de l'article 40 du nouveau projet d'arrêté. Le 2^e alinéa est couvert par la MSC évaluation des risques. 	 31	
 29 bis		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa de l'article 216 du DSI est la base de l'article 29 bis. Suppression du terme « voies » car trop restrictif. Améliorations rédactionnelles. 	 36	

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #f0f0f0;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #fff9c4;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #e8f5e9;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #bbdefb;">N Nouveau</div> </div> Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
				
		<ul style="list-style-type: none"> • 2^e alinéa supprimé car considéré comme difficilement applicable. • Améliorations rédactionnelles. • La partie de l'article concernant le retour d'expérience est supprimée, l'annexe 2 de la MSC SGS permet d'atteindre cet objectif. 		
Chapitre II - Exigences complémentaires et spécifiques à l'infrastructure ferroviaire				
		<ul style="list-style-type: none"> • Quelques modifications rédactionnelles. • Il a été considéré qu'il n'était pas utile de citer les risques ferroviaires. 		
Section 1 - Exigences relatives aux caractéristiques techniques des équipements compris dans l'infrastructure ferroviaire autres que les installations de signalisation et les dispositifs de contrôle-commande				
		<p>Cet article est partiellement conservé pour les installations fixes existantes, qui n'entrent pas dans le champ du règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 <i>concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire dans l'Union européenne.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les points a) et b) sont supprimés car couverts par le point 1.5. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • Le point c) est supprimé car couvert par le point 1.1.2. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • Le point d) est supprimé car couvert par le point 1.1.3. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • Le point e) est supprimé car couvert par le point 1.1.2. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • La 1^{re} partie de la phrase du point f) est supprimée car couverte par les points 2.2.2. et 2.2.3. de l'annexe III de la directive interopérabilité. • La 2^{de} partie de la phrase du point f) est supprimée car couverte par le point 1.4.3. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • Le point g) est supprimé car cette disposition ne relève pas d'un arrêté mais plutôt d'un guide. • Le point h) est conservé et adapté. • Le point i) est conservé. • Le point j) est supprimé car couvert par le point 2.1.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • Le point k) est supprimé car couvert par le point 1.1.5. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. • Les points l) et m) sont supprimés car couverts par le point 2.1.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les installations fixes. <p>La numérotation des points du nouvel article est revue pour tenir compte des suppressions.</p>		

 Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
Section 2 - Exigences relatives aux caractéristiques techniques des installations de signalisation et des dispositifs de contrôle-commande				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 2.1. de la STI CCS. Le 2^e alinéa est couvert par le point 2.3.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. 		
		<p>Les modifications de cet article 34 de l'arrêté du 19 mars 2012, figurent à l'article 49 de l'arrêté du 9 décembre 2021.</p> <p>Une phrase du 5^e alinéa a été introduite à l'article 1 de l'annexe signalisation.</p>		
		<p>L'article est intégré dans l'annexe signalisation.</p>		
		<p>L'article est intégré dans l'annexe signalisation.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le 4.2.1.2.2.1 et 4.2.1.2.2.2. de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par le point 4.2.1.2.2.3. de la STI OPE. 		
		<p>L'article est intégré dans l'annexe signalisation.</p>		
		<p>L'article est intégré dans l'annexe signalisation.</p>		
		<p>L'article est intégré dans l'annexe signalisation.</p>		

 Articles Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Articles Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
 41		L'article est intégré dans l'annexe signalisation.	 5 Annexe	
 42		L'article est intégré dans l'annexe signalisation.	 4 et 6 Annexe	
 43		L'article est intégré dans l'annexe signalisation.	 2 Annexe	
Section 3 - Exigences relatives à l'entretien et à la maintenance de l'infrastructure ferroviaire				
 44		L'article est couvert par l'article 39 du DSI.		
 45		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le point 5.2. de l'annexe II de la MSC SGS. Le point b) est couvert par le point 5.2. de l'annexe II de la MSC SGS. Le point c) est couvert par le point 5.2. de l'annexe II de la MSC SGS. Le point d) est couvert par le point 5.2.4. de l'annexe II de la MSC SGS. 		
Chapitre III - Exigences complémentaires et spécifiques aux matériels roulants				
 46		<ul style="list-style-type: none"> L'article 46 est couvert par les articles 159, 160 et 190 du DSI. Le 2^e alinéa est couvert par l'article 176 du DSI. 		
Section 1 - Exigences relatives aux caractéristiques techniques du matériel roulant				
 47		L'article est couvert par l'article 216 du DSI.		

 Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		<p>L'article est couvert par les articles 39 et 159 du DSI, par le point 4.2.2.5.1. de la STI OPE et par le règlement (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 <i>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</i> (durant les différentes étapes).</p>		
		<p>Pour une meilleure compréhension, l'article 49 a été réécrit dans sa globalité ; les points restants ont été déplacés à l'article 35 de l'arrêté.</p> <ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par les points ouverts de l'appendice G de la STI CCS et le point 1.5. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point b) est couvert par le point 1.1.2. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point c) est couvert par le point 1.1.3. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point d) est couvert par le point 1.4.3. et le 2^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point e) est couvert par les points 1.4.3, 2.2.3 et 2.4.3 de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point f) est couvert par le point 2.3.1. et le 2^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. La 1^{re} phrase du point g) est couverte par les points 2.3.1 et 2.3.2 de l'annexe III de la directive interopérabilité. La 3^e phrase du point g) est couverte par la 2^e phrase du point 1.1.2. et le 3^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité pour les matériels roulants. Le point i) est couvert par le point 2.4.4. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le 2^e alinéa est couvert par les points 1.1.1, 1.3.1, et 2.4.3 de la STI LOC & PAS et les points 4.2.2.1 et 4.2.2.2 de la STI OPE. Le point k) est couvert par le 1^{er} alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point l) est couvert par le point 2.4.4 de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point m) est couvert par le § 4.2.2.2.4 du chapitre 3 de la STI LOC & PAS. Les deux premières phrases du point n) sont couvertes par le 6^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. La dernière phrase du point n) est couverte par le 7^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point o) est couvert par le 5^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. Le point o bis) est couvert par le 5^e alinéa et 10^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. La 1^{re} phrase du point p) est supprimée car couverte par le 4^e alinéa du point 2.4.1. de l'annexe III de la directive interopérabilité. La 2^e phrase du point p) est couverte par le point 1.1.5. de l'annexe III de la directive interopérabilité. La 1^{re} phrase du point q) est couverte par le point 1.4.4. pour le bruit et 1.4.5. pour les vibrations de l'annexe III de la directive interopérabilité. La 2^e phrase du point q) est supprimée. Le point r) est couvert par l'exigence essentielle 1.4.3 de la STI LOC & PAS. Le point s) est couvert par le point 1.1.4. de l'annexe III de la directive interopérabilité. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le point h) est repris à l'article 40. Le point j) pour le matériel non STI est repris à l'article 40. 		

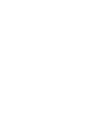
	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #f0f0f0;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #fff9c4;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #e8f5e9;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #bbdefb;">N Nouveau</div> </div> <p style="text-align: center; color: #0070c0;">Statut</p>	 <p style="text-align: center; color: #0070c0;">Explications</p>		 <p style="text-align: center; color: #e91e63;">Notes</p>
		<p>L'article 35 reprend les dispositions de l'article 49 de l'arrêté du 19 mars 2012 pour les véhicules relevant des cas d'exclusion des STI, ou pour ceux pour lesquels il est choisi de ne pas appliquer une ou plusieurs STI lorsque ce choix est permis par celles-ci.</p>		
		<p>La référence au document de référence du réseau (DRR) est supprimée car cet arrêté ne peut imposer le contenu du DRR. Les modalités de publication des documents visés sont laissées au libre choix du GI.</p>		
				
		<p>La référence au DRR est supprimée car cet arrêté ne peut imposer le contenu du DRR. Les modalités de publication des documents visés sont laissées au libre choix du GI.</p>		
				
Section 2 - Exigences relatives à la maintenance du matériel roulant				
		<p>Le règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 <i>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</i> (dit « règlement ECE » dans la suite du guide) fixe les exigences relatives au système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules et ce règlement d'exécution s'applique à tous les véhicules (point 2 de l'article 1^{er})</p>		

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">N Nouveau</div> </div> Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le I de l'annexe II du règlement ECE. Le point b) est couvert par le point 5. du I de l'annexe II du règlement ECE. Le point c) est couvert par le point 6. du I de l'annexe II du règlement ECE. Le point d) est couvert par le II de l'annexe II du règlement de règlement ECE. Le point e) est couvert par le point 7.4. du I de l'annexe II du règlement ECE. Le point f) est couvert par le point 9. du I de l'annexe II du règlement ECE. Le point g) est couvert par le point 8. du I de l'annexe II du règlement ECE. Le point h) est couvert par les points 1., 9. et 10. du IV de l'annexe II du règlement ECE. Le point i) est couvert par les points 4. et 5. du II de l'annexe II du règlement ECE. <p>Le 1^{er} alinéa est également supprimé à la suite de la suppression de ces points.</p>		
 suite		<p>Conservation des dispositions de l'article 51 pour les véhicules réservés à un usage strictement historique ou touristique à des fins de conservation du patrimoine.</p> <p>La rédaction du début de l'article est modifiée en conséquence.</p>		
				
				
Titre V - Exigences relatives à l'exploitation				
Chapitre I^{er} - Dispositions générales				
		<p>C'est désormais la STI OPE qui s'applique.</p>		
		<p>L'article est couvert par le point 15. de l'appendice B2 de la STI OPE.</p>		

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">N Nouveau</div> </div> Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		<ul style="list-style-type: none"> La 1^{re} phrase du I est couverte par le 1^{er} alinéa de l'article 109 du DSI. La 2^e phrase du I est supprimée car couverte par le point 4.6.2. de la STI OPE. Le II est supprimé car couvert par les points 4.4.3. a) et f) et 4.5.1.1. a) et c) de la MSC SGS. Le III est couvert par le point 5.1.1. et 5.1.4. de la MSC SGS. Les IV et V sont couverts par les articles 40 et 41 du DSI et couverts également par le point 2.2.2. c) et 2.3. de la MSC SGS. 		
Chapitre II - Préparation des trains avant circulation				
		<p>L'article est couvert par les points 4.2.2.5.2 a), c) et d), 4.2.2.6. et 4.2.2.7. de la STI OPE.</p>		
Section 1 - Composition des trains				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 4.2.2.5.2. de la STI OPE. Les points a) et b) sont couverts par les paramètres de l'appendice D1 de la STI OPE et le point 4.2.3.2. du règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 <i>relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE</i>, ainsi que le point 4.2.2.5. de la STI OPE et le point 4.3 de la STI LOC & PAS. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le I est couvert par le point 4.2.2.5.2. de la STI OPE et par le point 2.2.1. de la STI LOC & PAS. L'EF peut être amenée à envisager des contraintes supplémentaires en raison du type de régime de freinage ou du type de traction d'un train particulier (voir le point 4.2.2.6. de la STI OPE). Le II et le III sont couverts par le point 4.2.2.5.2. de la STI OPE. Le IV est couvert par les points 4.2.2.2.2. (accouplement interne), 4.2.2.2.3. (accouplement d'extrémité) et 4.2.2.5. (sécurité passive) de la STI LOC & PAS. 		
Section 2 - Chargement des véhicules				
		<p>L'article est couvert par les paramètres de l'appendice D1 de la STI OPE.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 2.1.4 de l'annexe II de l'arrêté du 29 mai 2009 <i>relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres dit arrêté « TMD »</i> et par le point 4.2.2.5.2. de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par les points 4.2.3.4.3. et 4.2.2.7.2. de la STI OPE. Le 3^e alinéa est couvert par le point 2 de l'article 6 de l'arrêté du 29 mai 2009. 		

				
Section 3 - Freinage des trains				
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le point 4.2.2.6.2. et le paramètre « freinage » de l'appendice D1 de la STI OPE. Le point b) est couvert par le point 3) du point 4.2.2.6.2. et le paramètre « freinage » de l'appendice D1 de la STI OPE. 		
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.2.6. de la STI OPE.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le 1^{er} tiret du point 3) du point 4.2.2.6.2. de la STI OPE. Les points b) et c) sont couverts par le 2^e tiret du point 3) du point 4.2.2.6.2. de la STI OPE. Le dernier alinéa est supprimé car couvert par les 2 derniers alinéas du point 4.2.2.6.2. de la STI OPE. 		
Section 4 - Vitesse des trains				
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le point 3) du point 4.2.2.6.2. de la STI OPE. Les points b) et c) sont couverts par les 1) et 3) du point 4.2.2.6.2. de la STI OPE. <p>Le reste de l'article est couvert par les points 4.2.2.5.2. et 4.2.2.6. de la STI OPE.</p>		
Section 5 - Équipement des trains				
		<p>L'article est couvert par les points 4.2.1.1., 4.2.1.2.1., 4.2.2.1.1., 4.2.2.6.2. et 4.2.2.7.1. de la STI OPE ainsi que par le point d) du 5.1.3. de l'annexe I de la MSC SGS.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est supprimé car couvert par le point 4.2.1.2.2. de la STI OPE. Le 3^e alinéa est couvert par l'article 111 du DSI et le point 15. de l'appendice B2 de la STI OPE. 		
		<p>Le 2^e alinéa est conservé car il n'est pas couvert par la STI OPE qui n'indique pas quelle place le conducteur doit occuper pour la conduite du train.</p>		<p>Il y est précisé que cette règle ne concerne que le mode nominal.</p>

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">N Nouveau</div> </div> Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		<ul style="list-style-type: none"> La 1^{re} phrase du 1^{er} alinéa est supprimée car couverte par le point 4.2.2.1.2. de la STI OPE. La 2^e phrase du 1^{er} alinéa est supprimée car couverte par le point 4. de l'appendice B2 de la STI OPE. La 3^e phrase du 1^{er} alinéa est supprimée car couverte par le point 4.2.2.1.3.1. pour les trains de voyageurs et par le point 4.2.2.1.3.2. pour les trains de marchandises de la STI OPE (cas spécifiques). Pour les trains de marchandises, le document d'exploitation de SNCF Réseau est notifié et continue de s'appliquer comme prévu au cas spécifique mentionné au 4.2.2.1.3.2. de la STI OPE. Le point b) du 2^e alinéa est supprimé car couvert par le point 5. de l'appendice B2 de la STI OPE. 		
		<p>Le point a) du 2^e alinéa est conservé mais a été réécrit pour prendre une règle permise par l'appendice I de la STI OPE « vitesse limite en cas de situation dégradée ». Cette règle concerne la vitesse maximale autorisée en cas de défaillance totale des feux avant en application des points 4.1. et 4.2. de l'appendice B2 de la STI OPE.</p>		
		<p>L'article est couvert par les points 4.2.2.7.1. et 4.2.2.2.1. de la STI OPE.</p>		
Section 6 - Vérifications avant circulation des trains				
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.3.3.1., le point A) du point 4.2.2.5.1. ainsi que les points 4.2.2.5.2. et 4.2.2.7.1. de la STI OPE.</p>		
		<p>L'article est couvert par les points 4.2.3.3.1 et 4.2.2.6.1. ainsi que le point 3) du point 4.2.2.6.2. de la STI OPE et le point 4.2.4.4.1. STI LOC & PAS (pour le freinage d'urgence).</p>		
Section 7 - Modalités particulières aux trains relevant de catégories prédéterminées				
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.2.6.2. de la STI OPE.</p>		

				
Chapitre III - Gestion des circulations				
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.3.4 et les points 1. et 5. de l'appendice B1 du règlement d'exécution (UE) 2019/773.</p>		
Section 1 - Organisation de la gestion des circulations				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 4.2.3.2. de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par le point 4.2.3.4.1. de la STI OPE. 		
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.3.4.1. de la STI OPE. Par ailleurs, cet article relève de l'organisation interne du GI pour laquelle il met en œuvre des procédures dans le cadre de son système de gestion de la sécurité et dans le respect des exigences de l'annexe II de la MSC SGS.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> L'appendice I de la STI OPE permet de conserver des règles nationales lorsqu'elles sont relatives à la manœuvre. Les définitions reprises dans cet article ont été transférées à l'article 2 de l'arrêté. Le dernier alinéa est supprimé car il a été considéré, au vu du retour d'expérience, que l'intervention de l'EPSF dans le processus de désignation, n'était plus nécessaire. Le point g) de l'article 77 a été intégré à l'article 17 de l'arrêté, avec une rédaction revue. Les références aux tâches essentielles de sécurité ont été supprimées. 		<p>Les GI sont mis en responsabilité pour la désignation du caractère simple d'une IS.</p> <p>Ils devront donc décrire dans leur SGS le processus nécessaire et les responsabilités des différentes entités concernées.</p> <p>La référence aux tâches essentielles de sécurité requises a été supprimée. En effet, il appartient aux EF et aux GI désignés de définir ces tâches.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par le 1^{er} tiret du point 4.2.1.2.2. de la STI OPE. Le point b) est couvert par les points 3.1.5. et 3.1.6. de l'appendice D2 et par le point 4.2.1.2.2. de la STI OPE. Le point c) est couvert par le point 4.2.1.2.2. de la STI OPE Le point d) est couvert par les points 4.2.1.2.2. et 4.2.1.2.2.3. de la STI OPE. Le point e) est couvert par le point 2.2.1. de l'appendice D2 de la STI OPE. Le contenu du point f) fait partie de la documentation rédigée par les GI et applicable lors de la signature du contrat d'utilisation du réseau. 		
		<p>Le point g) est intégré à l'article 17 en étant rédigé différemment pour garder la notion des consignes locales d'exploitation (CLE) pour les IS simples.</p>		

 Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		L'article est couvert par le point 4.2.3.4.1. de la STI OPE.		
		L'article est couvert par la liste des points ouverts de l'appendice I de la STI OPE (exploitation dans les tunnels longs – point 4.3.5.). Pour une meilleure compréhension, l'article a été scindé en 2 alinéas pour faire la distinction entre la procédure de programmation des trains transportant des marchandises dangereuses et la communication des informations portant sur les contraintes d'exploitation.		
		Une règle est introduite demandant au GI de préciser les conditions minimales d'exploitation en cas de perte d'un équipement de sécurité de l'ouvrage.		
Section 2 - Prévention des risques de déraillement et de collision de trains				
		<ul style="list-style-type: none"> Le point a) est couvert par les points 1., 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE. Le point b) est couvert par le point 1. de l'appendice B1 de la STI OPE. Le point c) est couvert par le point 4. de l'appendice B1 de la STI OPE. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Les 1^{er} et 2^e alinéas sont couverts par les points 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE. Le point a) est couvert par le point 5. de l'appendice B1 de la STI OPE. Le point b) est couvert par les points 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE. Le point c) est couvert par les points 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE. Le point d) est couvert par le point 4. de l'appendice B2 de la STI OPE. 		Les dispositions des articles 80 à 84 sont de la responsabilité propre du GI et doivent être décrites dans son SGS.
		L'article est couvert par les points 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE.		
		L'article est couvert par les points 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE.		

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #f0f0f0;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #e0e0e0;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #d0d0d0;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #c0c0c0;">N Nouveau</div> </div> Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		L'article est couvert par les points 4. et 5. de l'appendice B1 de la STI OPE. Il s'agit d'un mode opératoire des agents du GI dans l'application des principes opérationnels communs.		
Chapitre IV - Circulation et manœuvre des trains				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 4.2.2.5.1. et le point d) du 4.2.2.5.2. de la STI OPE ainsi que par le point 2. de l'appendice B2 de cette même STI. Le 2^e alinéa est couvert par le A) du point 4.2.2.5.1. de la STI OPE. Le 3^e alinéa est couvert par le point B) du point 4.2.2.5.1. de la STI OPE. 		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est supprimé car il a un caractère peu prescriptif. Le 3^e alinéa en reprend l'essentiel. Le 2^e alinéa est supprimé car couvert par le point 5.1.2. de la MSC SGS. Le 3^e alinéa est conservé car les conditions de mise en œuvre ne sont pas couvertes. 		
Section 1 - Mise en mouvement des trains				
		L'article 87 a été révisé lors de la 1 ^{re} vague de modifications de l'arrêté du 19 mars 2012. Il ne subsistait que la mention sur l'information donnée aux voyageurs sur le départ du train. Ces dispositions étaient redondantes avec l'article 121-1 de cet arrêté. L'article est donc supprimé.		
		<ul style="list-style-type: none"> La 1^{re} phrase du 1^{er} alinéa est couverte par le point 4.2.1.2. de la STI OPE. Le point a) est couvert par le point d) du point 4.2.2.5.2. de la STI OPE. Le point b) est couvert par le point 4.2.2.6.2. de la STI OPE. Les point c) d) e) et f) sont couverts par le point 4.2.2.5.2. de la STI OPE. Le point g) est couvert par le 2^e tiret du point 4.2.3.4.3. de la STI OPE. Le point h) est couvert par le point 4.2.1.3. de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par le point 4.2.1.2. de la STI OPE. Le 3^e alinéa est couvert par le point 4.2.1.2.2. de la STI OPE. et le 5.1.2. de la MSC SGS. 		
		La phrase du 2 ^e alinéa sur les agrès a été déplacée à l'article 18 de l'arrêté.		
		Les points I et II sont conservés, avec des améliorations rédactionnelles, car couverts par les domaines pour lesquels des règles nationales sont autorisées : exigences en matière de connaissance des itinéraires au titre de la transposition nationale de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 <i>relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté</i> et de l'appendice I de la STI OPE.		

 Articles Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Articles Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		Le point III est supprimé car couvert par les points 4.2.1.2.2.1., 4.2.1.2.2.2. et 4.2.1.2.2.3. de la STI OPE.		
Section 2 - Conduite des trains				
		L'article est couvert par le point 17. de l'appendice B2 de la STI OPE.		
		<ul style="list-style-type: none"> le 1^{er} alinéa est couvert par les articles 17 et 25 de l'arrêté du 6 août 2010 <i>relatif à la certification des conducteurs de trains.</i> le 3^e alinéa est couvert par le point 16. de l'appendice B2 de la STI OPE. 		
		Le 2 ^e alinéa a été inséré à l'annexe « signalisation ».		
		L'article est intégré à l'annexe « signalisation ».		
		L'article est couvert par le point 12. de l'appendice B2 de la STI OPE.		
		L'article est couvert par le point 3. de l'appendice C2 de la STI OPE.		
		Le 1 ^{er} alinéa est conservé. Cette règle est permise par l'appendice I de la STI OPE.		

 Arrêté 19 mars 2012	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #f0f0f0;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #fff9c4;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #e8f5e9;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #bbdefb;">N Nouveau</div> </div> Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
		Le 2 ^e alinéa est supprimé car il n'existe pas de cas d'application.		
		Le 3 ^e alinéa a été inséré à l'annexe signalisation.		
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par les points 4.2.1.2.3. et 4.2.3.4.1. de la STI OPE. Le 2^e alinéa et les suivants sont supprimés. Il s'agit de règles propres aux GI et EF assurant la conduite d'un train. Le GI fournit les informations nécessaires à l'EF qui les répercute aux conducteurs via le livret de ligne (cf. points 4.2.1.2.2. et 4.2.1.2.2.1. de la STI OPE). 		
		La 1 ^{re} et la 2 ^e phrases sont conservées car l'appendice I de la STI OPE permet de conserver des règles relatives à la terminologie des communications de sécurité qui correspond à un point ouvert de cette même STI.		
		L'appendice I de la STI OPE permettant de conserver des règles nationales relatives aux vitesses maximales en situation dégradée, la mention concernant la vitesse de 30 km/h est donc maintenue.		
		La dernière phrase est supprimée car couverte par le point 6. de l'appendice B2 de la STI OPE.		

				
Section 3 - Incidents et secours des trains				
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.1.2.1. de la STI OPE.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> • Les points I et II sont couverts par les points 13. et 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. • Le IV est supprimé suite de la suppression des I et II. • Le point V est couvert par le point 4.2.3.7. de la STI OPE. 		
		<p>Le point III est conservé car couvert par les domaines pour lesquels des règles nationales sont autorisées (gestion d'une situation d'urgence et interventions d'urgence (voir le point 4.2.3.7.) par l'appendice I de la STI OPE.</p>		<p>Pour la partie concernant les endroits où un train de voyageurs ne doit pas s'arrêter.</p>
		<p>Ce point est scindé en 2 alinéas pour une meilleure compréhension.</p>		<p>Pour la précision dans la documentation d'exploitation des tunnels où le conducteur ne peut effectuer qu'un arrêt bref.</p>
		<p>L'article est couvert par les points 14. et 17. de l'appendice B2 de la STI OPE.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> • le 1^{er} alinéa est couvert par le point 2) du point 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. • le 2^e alinéa est couvert par la point 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. • le 3^e alinéa est couvert par la point 10. de l'appendice B2 de la STI OPE. 		
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.1.2.1. de la STI OPE et le point 5. de la MSC SGS.</p>		

	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #f0f0f0;">R Retiré</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #fff9c4;">M Modifié</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #e8f5e9;">C Conservé</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: #bbdefb;">N Nouveau</div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 5px;">Statut</p>	<div style="text-align: center;">  <p>Explications</p> </div>		<div style="text-align: center;">  <p>Notes</p> </div>
		<p>Les points II et III sont déplacés dans un nouvel article de la section relative à la documentation des EF et des GI.</p>		<p>L'appendice I du règlement de la STI OPE permet de conserver des règles nationales relatives aux transports exceptionnels tant que le point ouvert sur ce sujet n'est pas clos.</p>
		<p>Deux nouveaux alinéas ont été ajoutés pour encadrer les conditions de circulation des transports exceptionnels sur plusieurs GI.</p>		
		<p>Le point I est conservé.</p>		<p>L'appendice I du règlement de la STI OPE permet de conserver des règles nationales relatives aux transports exceptionnels tant que le point ouvert sur ce sujet n'est pas clos.</p>
		<p>Les points II et III sont déplacés dans un nouvel article de la section relative à la documentation des EF et des GI.</p>		
Section 6 - Circulation des trains transportant des marchandises dangereuses				
		<p>L'article est couvert par le point 4.2.3.4.3 de la STI OPE.</p>		
Chapitre V - Mesures immédiates en cas de danger				
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est couvert par le point 5. de l'appendice B1 et les points 7. et 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. Le point a) est couvert par le 1) du point 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. Le point b) est couvert par le 1) du point 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. Le 2^e alinéa est couvert par les points 5. et 6. de l'appendice B1 et par le point 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. Le 3^e alinéa est supprimé car les alinéas précédents ont été supprimés. Le 4^e alinéa est couvert par le point 14. de l'appendice B2 de la STI OPE. 		

 Arrêté 19 mars 2012	 Statut	 Explications	 Arrêté 9 déc. 2021	 Notes
Chapitre VI - Exploitation de certaines infrastructures présentant un risque particulier				
Section 1 - Les passages à niveau et les autres traversées à niveau				
		L'article est couvert par le point 4.2.3.4.3. de la STI OPE.		
		Le 2 ^e alinéa est conservé. L'appendice I de la STI OPE permet de conserver des règles nationales sur les passages à niveau.		Compte tenu de l'accidentologie, l'exception prévue pour les PN piétons est supprimée.
		L'article est couvert par le point 7. de l'appendice B2 de la STI OPE.		
		Le 1 ^{er} alinéa est supprimé car couvert par le point 5.1.2. de la MSC SGS.		
		Le 2 ^e alinéa est conservé. L'appendice I de la STI OPE permet de conserver des règles d'exploitation locales.		
Section 2 - Les installations de traction électrique				
		Le 1 ^{er} alinéa est couvert par les points 2.1.1., 2.2., 3.3., 3.4., 3.5. de l'appendice D2 de la STI OPE. Le 2 ^e alinéa est couvert par la MSC SGS. Il s'agit de l'organisation interne du GI. Le 4 ^e alinéa est couvert par la MSC SGS. Il s'agit de l'organisation interne du GI.		
		Les 3 ^e et 5 ^e alinéas sont conservés avec une modification rédactionnelle.		

	 Statut	 Explications		 Notes
		L'article est couvert par le I des annexes I et II de la MSC SGS.		
Chapitre VII - Travaux sur l'infrastructure ferroviaire				
		Les dispositions des articles 117, 119 et 120 sont reprises dans un seul article 28 sous forme d'obligations de résultats.		Les GI doivent définir dans leur SGS les procédures correspondantes.
		<ul style="list-style-type: none"> Le 1^{er} alinéa est retiré car c'est une responsabilité propre du GI. Le 2^e alinéa est couvert par le point 1.1. de l'annexe II de la MSC SGS. Il s'agit de l'organisation du GI. 		
		Les dispositions des articles 117, 119 et 120 sont reprises dans un seul article 28 sous forme d'obligations de résultats.		Les GI doivent définir dans leur SGS les procédures correspondantes.
		Les dispositions des articles 117, 119 et 120 sont reprises dans un seul article 28 sous forme d'obligations de résultats.		Les GI doivent définir dans leur SGS les procédures correspondantes.
Chapitre VIII - Sécurité des usagers et des tiers				
		L'article est couvert par les points 4.2.2.4.2. et 4.4.3. de la STI OPE et par le points 4.4.2. du règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 <i>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</i> (dit « STI PMR » dans la suite du guide) pour les dispositions relatives aux personnes à mobilité réduite.		
		La fin de la 2 ^e phrase du 1 ^{er} alinéa est couverte par les points 4.4.1., 4.4.2. et 4.4.3. de la STI PMR et par la MSC SGS pour les autres dispositions.		

 <p>Articles Arrêté 19 mars 2012</p>	<p>R Retiré M Modifié C Conservé N Nouveau</p> <p>Statut</p>	 <p>Explications</p>	 <p>Articles Arrêté 9 déc. 2021</p>	 <p>Notes</p>
		<p>L'article est couvert par le 4.3.1. de la MSC SGS.</p>		
		<p>L'article est couvert par l'article L 2111-1 du Code des transports.</p>		

Annexe

Textes publiés par les gestionnaires de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations nécessaires à l'exploitation ferroviaire

Le système ferroviaire requiert un ensemble de procédures et de référentiels afin d'en permettre son exploitation. Une partie de ces règles sont publiées par les GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

Les GI chargés de la gestion opérationnelle des circulations publient donc à cet effet :

- des règles nationales au travers de la documentation d'exploitation relevant de l'article 14 du DSI. Ces règles sont notifiées et font donc l'objet d'un processus d'examen par l'Agence et la Commission européenne en application de l'article 8 de la directive sécurité. Après acceptation, elles sont publiées par les GI ;
- des règles d'exploitation particulières, en application de l'article 15 du DSI
- des instructions supplémentaires. Ces instructions viennent compléter les règles opérationnelles communes de l'appendice B2 de la STI OPE pour les exigences liées à l'exploitation de l'infrastructure du GI (ces instructions supplémentaires devront être appliquées par les GI et EF) ;
- des règles spécifiques au GI chargé de la gestion opérationnelle des circulations à connaître par les GI et EF et applicables dans le cadre du contrat d'utilisation du réseau.

Par ailleurs, la documentation d'exploitation comprend également les CLE. Celles-ci reprennent les modalités locales d'exploitation, notamment :

- l'organisation de la concomitance d'exploitation ferroviaire ;
- les modalités d'utilisation des installations de sécurité désignées comme simples ;
- la description des infrastructures, qui sont nécessaires aux GI et EF intervenant sur le périmètre défini par la CLE.

Les GI chargés de la gestion opérationnelle des circulations publient également des documents pour leurs besoins propres qui ne concernent pas les autres GI et EF.

FICHE D'IDENTIFICATION

Référence	Guide 24
Titre	Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire
Type	Guide

Résumé

L'objectif de ce guide est d'aider l'ensemble du secteur ferroviaire à comprendre les motivations ayant conduit à la publication de l'arrêté du 9 décembre 2021 remplaçant presque intégralement celui du 19 mars 2012 et de permettre également aux gestionnaires de l'infrastructure (GI) et aux entreprises ferroviaires (EF) de concevoir, mettre en œuvre et gérer leur système de gestion de la sécurité (SGS).

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Date d'application	Objet de la modification
1	04/03/2022	04/03/2022	Création du document

Textes abrogés

Aucun

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de demande d'information 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.

Direction des Affaires réglementaires, européennes et internationales - Division Expertise technique
Établissement public de sécurité ferroviaire

60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex

Page de couverture : photo ©Shutterstock