

Arrêté du 10 juillet 2023 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables sur les infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs

[Chapitre préliminaire - Dispositions générales \(Articles 1 à 4\)](#)

[Chapitre I^{er} : Exigences relatives à l'infrastructure et au véhicule \(Articles 5 à 16\)](#)

[Chapitre II : Exigences relatives au sous-système contrôle commande-signalisation \(Articles 17 à 21\)](#)

[Chapitre III : Exigences relatives à l'exploitation \(Articles 22 à 24\)](#)

[Chapitre IV : Dispositions diverses \(Articles 25 à 26\)](#)

[Annexe](#)

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu le règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 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 ;

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

Vu le règlement (UE) n° 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 ;

Vu le 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 ;

Vu le 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 ;

Vu le 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 ;

Vu le 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 ;

Vu le 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 ;

Vu le 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 ;

Vu le règlement d'exécution (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 ;

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

Vu 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 ;

Vu le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu l'arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais ;

Vu l'arrêté du 22 septembre 2021 relatif aux autorisations de dérogation aux règles nationales et aux spécifications techniques d'interopérabilité applicables au système ferroviaire ;

Vu l'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 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 8 juin 2023 ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des transports en date du 13 juin 2023,

Arrête :

Chapitre préliminaire

Dispositions générales (Articles 1 à 4)

Article 1

Le présent arrêté définit les règles techniques et de sécurité applicables aux sous-systèmes entrant dans le champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé et conformément à l'article 4 de ce décret, notamment les parties des spécifications techniques d'interopérabilité reprises au titre de la réglementation nationale.

Article 2

Dans les parties des spécifications techniques d'interopérabilité reprises au titre du présent arrêté, il convient de lire :

- les renvois aux spécifications techniques d'interopérabilité comme des renvois aux parties des spécifications techniques d'interopérabilité reprises au titre de la réglementation nationale ;
- les mentions relatives à l'interopérabilité comme des dispositions relatives au bon fonctionnement du système ;
- les mentions relatives à l'organisme notifié comme des mentions à l'organisme désigné.

Article 3

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe et les appendices du règlement (UE) n° 1301/2014 du 18 novembre 2014 susvisé sont applicables aux sous-systèmes relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé au titre de la réglementation nationale.

Article 4

Lorsqu'un demandeur souhaite introduire une innovation, relative à un sous-système, à ses parties ou à ses constituants, non conforme aux règles techniques ou de sécurité ou pour laquelle les méthodes d'évaluation définies par le présent arrêté ne sont pas applicables, il soumet à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire un dossier de demande de non-application.

Ce dossier contient :

- une analyse de risque réalisée conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé intégrant notamment la façon dont l'innovation déroge aux dispositions du présent arrêté ou les complète et une description détaillée du dispositif proposé de suivi de l'innovation permettant de garantir en permanence la maîtrise des risques ;
- un rapport d'organisme d'évaluation de l'analyse des risques sur la méthode et les résultats de l'analyse de risque menée par le demandeur.

Cette demande est soumise au plus tard au moment de l'introduction de la demande d'autorisation du sous-système concerné.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire instruit la demande dans les conditions de l'article 5 de l'arrêté du 22 septembre 2021 susvisé, donne un avis sur l'innovation et, le cas échéant, autorise le demandeur à ne pas appliquer les dispositions concernées en vue de l'autorisation du sous-système.

Chapitre I^{er} : Exigences relatives à l'infrastructure et au véhicule (Articles 5 à 16)

Section 1 : Exigences communes (Article 5)

Article 5

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe et les appendices du règlement (UE) n° 1300/2014 du 18 novembre 2014 susvisé sont applicables aux infrastructures et aux véhicules relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé au titre de la réglementation nationale.

Section 2 : Exigences relatives à l'infrastructure (Articles 6 à 15)

Article 6

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe et les appendices du règlements (UE) n° 1303/2014 du 18 novembre 2014 susvisé sont applicables aux infrastructures relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé au titre de la réglementation nationale.

Article 7

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe et les appendices du règlement (UE) n° 1299/2014 du 18 novembre 2014 susvisé sont applicables aux infrastructures relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé au titre de la réglementation nationale, à l'exclusion des points 1.2, 1.3, 2.5, 4.1, 4.2.2.2, 4.2.4.1, 4.2.8 à 4.2.8.6, 6.2.3, 6.3, 6.5.1, 7.7.1 à 7.7.6, 7.7.8 à 7.7.19 et du tableau 2 du point 4.2.1 de l'annexe, ainsi que des appendices F à H et M à Q.

Article 8

Les processus requis en vue de gérer la sécurité selon les exigences définies par la présente section, et notamment les interfaces avec les humains, organisations ou autres systèmes techniques, sont élaborés et mis en œuvre dans le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure.

Article 9

Le tableau se substituant au tableau 2 du point 4.2.1 de l'annexe au titre de la réglementation nationale est reproduit en annexe du présent arrêté.

Article 10

Le présent article décrit les exigences relatives aux paramètres fondamentaux, accompagnées des conditions particulières éventuellement admises dans chaque cas pour les interfaces et les paramètres fondamentaux concernés.

Les paramètres fondamentaux mentionnés au point 4.2.2.2 de l'annexe sont valables uniquement jusqu'à une vitesse maximale de ligne de 160 km/h.

Les exigences relatives à ces paramètres sont conçues pour le sous-système en conditions de service régulier. Les conséquences éventuelles de l'exécution de travaux qui peuvent nécessiter temporairement des exceptions en matière de performances du sous-système font l'objet du point 4.4, repris au titre de la réglementation nationale.

Les performances des trains peuvent être augmentées par l'adoption de systèmes spécifiques, tels que la pendulation des caisses. Des conditions particulières sont admises pour la circulation de trains ainsi équipés, à condition qu'il n'en résulte pas de restrictions de circulations pour les autres trains non équipés de ces dispositifs.

Article 11

L'écartement nominal de voie standard est de 1 435 mm.

Article 12

Aux fins du présent arrêté, le point 4.2.4.6 de l'annexe du règlement (UE) n° 1299/2014 du 18 novembre 2014 susvisé est ainsi complété :

« Dans le cas de réutilisation de rail, celui-ci peut ne pas être conforme aux points (1) ou (2). Dans ce cas, le porteur de la modification démontre le maintien du niveau de sécurité et la compatibilité technique entre la voie et les véhicules amenés à y circuler ».

Article 13

Le facteur alpha à prendre en compte pour la classe de trafic P1 locale est celui de la classe P5 défini par le tableau 11 du point 4.2.7.1.1 du règlement (UE) n° 1299/2014 du 18 novembre 2014 susvisé.

Article 14

Le gestionnaire d'infrastructure précise dans son système de gestion de la sécurité la manière dont il entend maintenir la sécurité de l'exploitation ferroviaire en cas de défauts constatés sur la voie.

A cet effet, il précise, dans le cadre de la politique de surveillance qu'il met en place, les valeurs limites dimensionnelles appropriées à partir desquelles des mesures doivent être prises : mesures techniques correctives ou mesures d'exploitation restrictives. Ces valeurs limites et les mesures associées sont élaborées en tenant compte des conditions d'exploitation réelles et des circulations accueillies sur l'infrastructure. Leur pertinence est établie en suivant les prescriptions méthodologiques établies par la réglementation, notamment les méthodes de sécurités communes applicables au titre de la réglementation nationale.

Ces valeurs limites portent au moins sur les défauts de dressage, les défauts de nivellement longitudinal, les défauts de nivellement transversal, les défauts d'écartement, les gauches de voie, les écarts de dévers et les cotes de protection des appareils de voie. Elles peuvent porter sur d'autres caractéristiques à l'appréciation du gestionnaire d'infrastructure, en fonction de son analyse des risques.

Article 15

Le point 5.1 de l'annexe du règlement (UE) n° 1299/2014 du 18 novembre 2014 susvisé est applicable aux fins du présent arrêté, complété par un paragraphe (1 bis) inséré après le paragraphe (1) ainsi rédigé :

« (1 bis) Lorsque des constituants ne répondant pas aux exigences du point 5.3 ou n'étant pas évalués conformément à la section 6 du présent règlement sont utilisés, la démonstration de sécurité doit permettre de démontrer que ces constituants répondent aux exigences essentielles ».

Section 3 : Exigences relatives au véhicule (Article 16)

Article 16

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe et les appendices des règlements (UE) n° 321/2013 du 13 mars 2013, n° 1302/2014 et n° 1304/2014 du 18 novembre 2014 susvisés sont applicables aux véhicules relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé au titre de la réglementation nationale.

Chapitre II : Exigences relatives au sous-système contrôle commande-signalisation (Articles 17 à 21)

Article 17

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe du règlement (UE) 2016/919 du 27 mai 2016 susvisé sont applicables aux infrastructures et aux véhicules relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé au titre de la réglementation nationale, à l'exclusion :

- des points 1.2, 1.3, 2.2 à 3.2.2, 3.2.5 à 3.2.5.1.2, 4.1.1 à 4.2.9, 4.2.12 à 4.2.14, 4.2.16 à 4.2.17.2, 4.4, 4.8, 4.9, 5.2.1, 5.2.2, 6.1.1.2, 6.1.2 à 6.1.2.3, 6.2.4 à 6.3.3.1, 6.4 à 7.1, 7.2.1-a à 7.6.2.11 ;
- du dernier paragraphe du point 1.1, des paragraphes 2 à 4 du point 3.2.1 ;
- des lignes du tableau du point 4.3.1 relatives aux points 4.2.8, 4.2.12 et 4.2.13, de la ligne du tableau du point 4.3.2 faisant référence à l'ETCS au point 4.2.2, des lignes du tableau du point 4.3.3 relatives aux points 4.2.5.2 et 4.2.5.3.

Les équipements en ERTMS conformes aux moyens acceptables de conformité publiés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire conformément à l'article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 susvisé sont réputés conformes aux exigences essentielles.

Article 18

Les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation incluent les systèmes suivants :

- protection des trains ;
- communication radio vocale ;
- communication radio de données ;
- détection des trains.

Les exigences applicables au sous-système de contrôle-commande et de signalisation « sol » sont définies par rapport aux éléments suivants :

- le réseau radio ;
- la protection des trains ;
- les exigences d'interface pour les systèmes de détection des trains, afin de garantir leur compatibilité avec le matériel roulant.

Tous les sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation, même lorsqu'ils ne sont pas spécifiés dans le présent référentiel, sont évalués conformément au règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé.

Article 19

Pour les systèmes de contrôle-commande et signalisation :

- les modifications apportées par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure sont gérées conformément aux processus et procédures de leur système de gestion de la sécurité ;
- les modifications apportées par les autres acteurs (par exemple, les fabricants ou autres fournisseurs) sont gérées conformément au processus de gestion des risques établi à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé.

En outre, l'application correcte du processus de gestion des risques établi à l'annexe I du même règlement et la fiabilité des résultats de cette application doivent être évaluées de façon indépendante par un organisme d'évaluation des méthodes de sécurité communes, conformément à l'article 6 dudit règlement. L'organisme d'évaluation des méthodes de sécurité communes est accrédité ou reconnu conformément aux exigences de l'annexe II de ce règlement dans les domaines « contrôle-commande et signalisation » et « intégration en sécurité du système » énoncés dans la cinquième rubrique « classification » des paramètres de recherche d'organismes d'évaluation de la base de données sur l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERADIS).

L'application des spécifications visées dans le tableau A 3 de l'annexe A du règlement (UE) 2016/919 du 27 mai 2016 susvisé constitue un moyen approprié pour respecter pleinement le processus de gestion des risques établi à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé pour la conception, la mise en œuvre, la production, l'installation et la validation (y compris l'acceptation de la sécurité) des constituants d'interopérabilité et sous-systèmes. Lorsque d'autres spécifications que celles visées dans le tableau A 3 de l'annexe A du règlement (UE) 2016/919 du 27 mai 2016 susvisé s'appliquent, il y a lieu de démontrer au minimum l'équivalence avec lesdites spécifications.

Lorsque les spécifications visées dans le tableau A 3 de l'annexe de ce règlement sont utilisées comme un moyen approprié pour se conformer pleinement au processus de gestion des risques décrit à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé, afin d'éviter la multiplication inutile d'évaluations indépendantes, les activités indépendantes d'évaluation de la sécurité requises par les spécifications visées dans le tableau A 3 de l'annexe A règlement (UE) 2016/919 du 27 mai 2016 susvisé sont menées par un organisme d'évaluation accrédité et non plus un évaluateur indépendant de la sécurité relevant du Cenelec.

Article 20

L'équipement de contrôle-commande et de signalisation ne doit pas causer d'interférences avec d'autres équipements de contrôle-commande et de signalisation ni subir d'interférences de ceux-ci.

Article 21

Un système de détection des trains est un équipement installé au sol qui détecte la présence ou l'absence de véhicules sur l'entièreté de la ligne ou en un point de celle-ci.

Les systèmes « sol » utilisant des informations fournies par ces équipements ne sont pas considérés comme des parties du système de détection des trains.

Le présent chapitre spécifie les exigences applicables à l'interface avec le matériel roulant uniquement dans la mesure nécessaire pour garantir la compatibilité entre le matériel roulant conforme et les équipements « sol » de contrôle-commande et de signalisation.

Les exigences du présent chapitre concernant les systèmes de détection des trains doivent être respectées dans chacun des cas suivants :

- réaménagement du système de détection des trains ;
- renouvellement du système de détection des trains, pour autant que le respect des exigences du présent chapitre ne nécessite pas de modifications ou de réaménagements indésirables d'autres systèmes « sol » ou « bord » ;
- renouvellement du système de détection des trains, lorsque ce renouvellement est requis par le réaménagement ou le renouvellement de systèmes « sol » utilisant des informations en provenance du système de détection des trains.

En phase de migration, il convient de prendre des précautions pour que l'installation d'un système de détection des trains conforme aux dispositions du présent chapitre ait un impact négatif minimal sur le matériel roulant existant non conforme à ces dispositions.

Pour y parvenir, il est recommandé au gestionnaire de l'infrastructure de sélectionner un système de détection des trains conforme aux dispositions du présent chapitre qui soit également compatible avec le matériel roulant non conforme qui pourrait fonctionner sur l'infrastructure concernée.

Chapitre III : Exigences relatives à l'exploitation (Articles 22 à 24)

Article 22

Les règles techniques ou de sécurité définies par l'annexe et les appendices du règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16 mai 2019 susvisé sont reprises au titre de la réglementation nationale à l'exclusion des appendices H et I.

Article 23

Les dispositions de l'arrêté du 19 mars 2012, de l'arrêté du 7 mai 2015, de l'arrêté du 23 mars 2021 et de l'arrêté du 9 décembre 2021 susvisés sont applicables aux infrastructures et aux véhicules relevant du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé.

Article 24

La vitesse maximale de circulation des trains est limitée à 160 km/h.

Chapitre IV : Dispositions diverses (Articles 25 à 26)

Article 25

Les dispositions de l'arrêté du 22 septembre 2021 susvisé sont applicables aux demandes de dérogation introduites dans le cadre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 susvisé.

Article 26

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexe

ANNEXE
TABLEAU 2 MODIFIÉ DU POINT 4.2.1 DU RÈGLEMENT (UE) N° 1299/2014 DU
18 NOVEMBRE 2014 SUSVISÉ

	Gabarit	Charge à l'essieu [t]	Vitesse de la ligne [km/h]	Longueur de quai utilisable [m]
P1 locale	GA	16	120	30

Fait le 10 juillet 2023.

Pour le ministre et par délégation :

La directrice des transports ferroviaires et fluviaux et des ports,
F. Torchin