





Décret n° 2026-502 du 10 juin 2026 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche

	Titre I ^{er} : Dispositions générales (Articles 1 à 19)
	Titre II : Gestion de la sécurité ferroviaire (Articles 20 à 69)
	Titre III : Interopérabilité (Articles 70 à 118)
	Titre IV : Dispositions transitoires et finales (Articles 119 à 124)



Cliquez sur les flèches pour accéder aux titres

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche, signé à Cantorbéry le 12 février 1986 ;

Vu la concession quadripartite, conclue le 14 mars 1986, entre, d'une part, le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports représentant l'Etat français et le Secretary of State for Transport du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et, d'autre part, les sociétés France Manche SA et The Channel Tunnel Group Limited ;

Vu l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux exigences de sécurité et d'interopérabilité au sein de la liaison fixe trans-Manche, signé à Londres le 9 avril 2025 ;

Vu le règlement (UE) n° 36/2010 de la Commission du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil ;

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

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

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

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

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

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

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

Vu 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 règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 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 ;

Vu le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires ;

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

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

Vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ;

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

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

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

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

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

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

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

Vu le code des transports ;

Vu le décret n° 90-255 du 22 mars 1990 fixant la liste des diplômes permettant de faire usage professionnel du titre de psychologue ;

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

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

Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 modifié en dernier lieu par l'article 3 du décret n° 2026-210 du 24 mars 2026 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu l'avis n° 2025-043 de l'Autorité de régulation des transports en date du 6 mai 2025 ;

Vu l'avis de la Commission intergouvernementale de la liaison fixe trans-Manche en date du 3 juin 2025 ;

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

Décète :

Titre I^{ER} : DISPOSITIONS GÉNÉRALES (Articles 1 à 19)

Chapitre I^{er} : Définitions (Articles 1 à 2)

Article 1

Le présent décret fixe les dispositions relatives à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire de la liaison fixe trans-Manche applicables à sa partie française en tenant compte des stipulations de l'accord binational relatif à la sécurité et l'interopérabilité susvisé signé à Londres le 9 avril 2025.

Article 2

Au sens du présent décret, on entend par :

- 1° « Accord binational relatif à la sécurité et à l'interopérabilité » ou « ABSI » : l'accord du 9 avril 2025 susvisé ;
- 2° « Accident » : désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents se répartissent suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres ;
- 3° « Accréditation » : attestation délivrée par un organisme national d'accréditation selon laquelle un organisme d'évaluation satisfait aux critères définis par les normes harmonisées et, le cas échéant, à toute autre exigence supplémentaire, notamment celles fixées dans les programmes sectoriels pertinents, requis pour effectuer ses missions ;
- 4° « Acteurs du système ferroviaire de la liaison fixe » : les concessionnaires, les entreprises ferroviaires, les entités chargées de l'entretien, les constructeurs, les fabricants, les fournisseurs de services d'entretien, les détenteurs de véhicules, les prestataires de services, les entités adjudicatrices, les transporteurs, les expéditeurs, les destinataires, les chargeurs, les déchargeurs, les remplisseurs et les vidangeurs ;
- 5° « Agence » : l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, dont les missions sont définies par le règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé ;
- 6° « Autorité nationale de sécurité » : une autorité de sécurité au sens de l'article 3, point 7, de la directive (UE) 2016/798 ;
- 7° « Cas spécifique » : toute partie du système ferroviaire de l'Union européenne qui nécessite des dispositions particulières dans les spécifications techniques d'interopérabilité, temporaires ou permanentes, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant, le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies,

les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers ;

- 8° « Causes » : désigne les actions, omissions, événements ou conditions, ou une combinaison de ceux-ci, qui ont conduit à un accident ou un incident ;
- 9° « Chargeur » : une entreprise qui charge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles sur un wagon ou un conteneur ou qui charge un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un wagon ;
- 10° « Chargeur ou porteur de véhicules routiers » : un véhicule ferroviaire destiné à charger ou à transporter des véhicules routiers affectés au transport de voyageurs avec passagers à bord ou au transport de marchandises ;
- 11° « Concessionnaires » : les concessionnaires du tunnel sous la Manche qui sont, conformément au traité et à la concession susvisés, les gestionnaires de l'infrastructure de la liaison fixe ;
- 12° « Déchargeur » : une entreprise qui enlève un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur à gaz à éléments multiples, un conteneur-citerne ou une citerne mobile d'un wagon, toute entreprise qui extrait ou décharge des marchandises emballées, des petits conteneurs ou des citernes mobiles d'un wagon ou d'un conteneur ou toute entreprise qui décharge des marchandises d'une citerne (wagon-citerne, citerne amovible, citerne mobile ou conteneur-citerne), d'un wagon-batterie, d'un conteneur à gaz à éléments multiples, d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac ou d'un conteneur pour vrac ;
- 13° « Demandeur » : une personne physique ou morale demandant une autorisation, qu'il s'agisse d'une entreprise ferroviaire, d'un gestionnaire d'une infrastructure ou d'une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur ;
- 14° « Destinataire » : toute personne physique ou morale qui reçoit des marchandises conformément à un contrat de transport ; si le transport s'effectue sans un contrat de transport, toute personne physique ou morale qui prend en charge les marchandises à l'arrivée est réputée être le destinataire ;
- 15° « Détenteur » : la personne physique ou morale propriétaire du véhicule ou jouissant d'un droit d'utiliser celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle sur un registre des véhicules tel que visé à l'article 105 ;
- 16° « Domaine d'exploitation » : un réseau ou des réseaux sur le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres de l'Union européenne, ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne ou en vertu d'accord avec celle-ci, où une entreprise ferroviaire envisage d'opérer ;
- 17° « Domaine d'utilisation d'un véhicule » : un réseau ou des réseaux au sein d'un Etat membre ou d'un groupe d'Etats membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé ;

- 18° « Enquête » : une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité ;
- 19° « Entité adjudicatrice » : une entité publique ou privée qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système ;
- 20° « Entité chargée de l'entretien » : une entité chargée de l'entretien d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre des véhicules visé à l'article 105 ;
- 21° « Entreprise ferroviaire » : toute entreprise à statut privé ou public et titulaire de la licence mentionnée à l'article L. 2122-10 du code des transports, fournissant des prestations de transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise et, toute autre entreprise répondant aux mêmes éléments précédemment cités, à l'exception de la licence ; ce terme d'entreprise ferroviaire recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ;
- 22° « ERTMS » : le système européen de gestion du trafic ferroviaire, qui intègre les systèmes de protection des trains (ETCS), de communication radio (RMR) et de conduite automatisée des trains (ATO) ;
- 23° « Etablissement public de sécurité ferroviaire » : l'autorité nationale de sécurité mentionnée aux articles L. 2221-1 et suivants du code des transports et dont les missions relatives à la sécurité ferroviaire sont définies par le décret du 28 mars 2006 susvisé ;
- 24° « Etat de fonctionnement nominal » : le mode de fonctionnement normal et la dégradation prévisible des conditions (y compris par l'usure) dans les limites et les conditions d'utilisation spécifiées dans les dossiers technique et d'entretien ;
- 25° « Evaluation de la conformité » : le processus destiné à établir si les exigences spécifiées relatives à un produit, à un processus, à un service, à un sous-système, à une personne ou à un organisme ont été respectées ;
- 26° « Expéditeur » : une entreprise qui expédie des marchandises pour son compte ou pour le compte d'un tiers ;
- 27° « Exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion opérationnelle des circulations et la tarification de l'infrastructure ;
- 28° « Fabricant » : toute personne physique ou morale qui fabrique ou fait concevoir ou fabriquer un produit sous la forme de constituants d'interopérabilité, de sous-systèmes ou de véhicules et le commercialise sous son propre nom ou sa propre marque ;
- 29° « Gestionnaire de l'infrastructure » : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau ; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;

- 30° « Gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe » (concessionnaires du Tunnel sous la Manche) : toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien ou du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire de la liaison fixe trans-Manche et autorisée à fournir des services de navettes pour véhicules routiers, étant précisé que les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises ;
- 31° « Incident » : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant la sécurité des activités ferroviaires ;
- 32° « Installations fixes » : le sous-système « infrastructure », le sous-système « énergie » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation au sol » ;
- 33° « Liaison fixe » : la liaison fixe trans-Manche telle qu'elle est définie au point 2 de l'article 1er du traité susvisé ;
- 34° « Mandataire » : toute personne physique ou morale établie dans l'Union ayant reçu mandat écrit d'un fabricant ou d'une entité adjudicatrice pour agir au nom dudit fabricant ou de ladite entité aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées ;
- 35° « Matériel roulant utilisé pour la réalisation de travaux de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires » : un engin de travaux spécialement conçu pour la construction et l'entretien des infrastructures ferroviaires ou un véhicule d'inspection d'infrastructure utilisé pour contrôler l'état des infrastructures ;
- 36° « Méthodes de sécurité communes » : les méthodes décrivant l'évaluation des niveaux de sécurité, de la réalisation des objectifs de sécurité et de la conformité à d'autres exigences de sécurité visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée ;
- 37° « Mise en service » : l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en service opérationnel ;
- 38° « Mise sur le marché » : la première mise à disposition, sur le marché de l'Union européenne, d'un constituant d'interopérabilité, d'un sous-système ou d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal ;
- 39° « Navette » : un train composé de porteurs de véhicules routiers, de chargeurs de véhicules routiers, de voitures aménagées et de locomotives ;
- 40° « Norme harmonisée » : norme européenne adoptée sur la base d'une demande formulée par la Commission pour l'application de la législation d'harmonisation de l'Union européenne ;
- 41° « Objectifs de sécurité communs » : les niveaux minimaux de sécurité que doivent atteindre le système ferroviaire de l'Union dans son ensemble et, lorsque c'est possible, les différentes parties du système ferroviaire (comme le système ferroviaire conventionnel, le système ferroviaire à grande vitesse, les tunnels ferroviaires de grande longueur ou les lignes uniquement utilisées pour le transport de marchandises) ;

- 42° « Organisme désigné » : l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article L. 2201-1 du code des transports qui a fait l'objet d'une désignation par un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci ;
- 43° « Organisme national d'accréditation » : l'unique organisme dans un Etat membre de l'Union européenne chargé de l'accréditation, qui tire son autorité de cet Etat. Le Comité français d'accréditation (COFRAC) mentionné à l'article 1er du décret du 19 décembre 2008 susvisé est l'organisme d'accréditation compétent sur le territoire national ;
- 44° « Organisme notifié » : l'organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article L. 2201-1 du code des transports qui a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne par un Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci ;
- 45° « Organismes d'évaluation de l'analyse des risques » : les organismes d'évaluation au sens du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 susvisé ;
- 46° « Partie française de la liaison fixe » : désigne la partie de la liaison fixe située du côté français de la frontière entre la France et le Royaume-Uni, telle qu'établie, pour toute question liée à la liaison fixe, à l'article 3 du traité susvisé ;
- 47° « Produit » : tout produit obtenu par un procédé de fabrication, y compris des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes ;
- 48° « Projet à un stade avancé de développement » : tout projet dont la phase de planification ou de construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié ;
- 49° « Règles nationales » : toutes les règles contraignantes adoptées soit par l'Etat soit par le gestionnaire d'infrastructure qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire ou des exigences techniques, autres que celles prévues par les règles de l'Union ou les règles internationales, et qui sont applicables dans la partie française de la liaison fixe aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure ou à des tiers ;
- 50° « Remplisseur » : une entreprise qui charge des marchandises dans une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) dans un wagon, un grand ou un petit conteneur pour le transport en vrac, dans un wagon-batterie ou dans un conteneur à gaz à éléments multiples ;
- 51° « Réseau » : les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire objet du présent décret ;
- 52° « Série » : un nombre de véhicules identiques dont la conception relève du même type ;
- 53° « Sous-système mobile » : le sous-système « matériel roulant » et le sous-système « contrôle-commande et signalisation à bord » ;

- 54° « Spécification européenne » : une spécification qui rentre dans l'une des catégories suivantes :
- une spécification technique commune, au sens de l'annexe VIII de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ;
 - un agrément technique européen mentionné à l'article R. 2311-5 du code de la commande publique susvisé ; ou
 - une norme européenne au sens de l'article 2, paragraphe 1, point b du règlement (UE) n° 1025/2012 du 25 octobre 2012 susvisé ;
- 55° « Spécification technique d'interopérabilité » : une spécification adoptée conformément à la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée et publiée au Journal officiel de l'Union européenne pour chaque sous-système ou partie de sous-système en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union ;
- 56° « Substitution dans le cadre d'un entretien » : le remplacement de composants par des pièces ayant une fonction et offrant des performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correctif ;
- 57° « Système de gestion de la sécurité » : l'organisation, les modalités et les procédures établies par un gestionnaire d'infrastructure ou une entreprise ferroviaire pour assurer la gestion sûre de ses propres opérations ;
- 58° « Système ferroviaire de la liaison fixe » : la partie du système ferroviaire de l'Union défini à l'article L. 2201-1 du code des transports située sur la partie française de la liaison fixe ;
- 59° « Transporteur » : une entreprise qui effectue un transport conformément à un contrat de transport ;
- 60° « Type » : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant ;
- 61° « Véhicule » : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction et se composant d'un ou plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle ;
- 62° « Vidangeur » : une entreprise qui enlève des marchandises d'une citerne (y compris un wagon-citerne, un wagon avec citerne amovible, une citerne mobile ou un conteneur-citerne) d'un wagon, d'un grand ou d'un petit conteneur pour le transport en vrac, d'un wagon-batterie ou d'un conteneur à gaz à éléments multiples ;
- 63° « Voiture aménagée » : un véhicule ferroviaire destiné à transporter les conducteurs des véhicules routiers affectés au transport de marchandises.

Chapitre II : Rôle de l'État dans l'atteinte des objectifs de sécurité et d'interopérabilité (Articles 3 à 13)

Article 3

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté :

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

Article 4

La réglementation établissant les exigences techniques nationales de sécurité et d'interopérabilité est fixée par arrêté du ministre chargé des transports ou, le cas échéant, par la documentation d'exploitation des concessionnaires mentionnée à l'article 25, dans les cas suivants :

- 1° Lorsque des règles d'exploitation de la liaison fixe ne sont pas encore couvertes par des spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 2° En tant que mesure préventive d'urgence, notamment à la suite d'un accident ou d'un incident ;
- 3° Lorsqu'une règle déjà notifiée doit être révisée ;
- 4° Lorsque des règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'aptitude physique et psychologique et la formation professionnelle, ne sont pas encore couvertes par une spécification technique d'interopérabilité ou par la directive n° 2007/59/CE du 23 octobre 2007 susvisée ;
- 5° Lorsque les spécifications techniques d'interopérabilité ne couvrent pas, ou ne couvrent pas complètement, certains aspects correspondant aux exigences essentielles, y compris les points ouverts ;

- 6° Lorsque la non-application d'une ou de plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité ou de certaines de leurs parties a été notifiée en application des articles 7 à 11 ;
- 7° Lorsqu'un cas spécifique au sens du 7° de l'article 2 nécessite l'application de règles techniques ne figurant pas dans la spécification technique d'interopérabilité concernée ;
- 8° Lorsque les règles nationales servent à spécifier les systèmes existants et qu'elles ont pour seul objet l'évaluation technique de la compatibilité du véhicule avec le réseau ;
- 9° Lorsque les réseaux et les véhicules ne sont pas couverts par des spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 10° Lorsqu'une spécification technique d'interopérabilité ne satisfait pas ou plus pleinement aux exigences essentielles définies au 4° de l'article L. 2201-1 du code des transports ;
- 11° Lorsque les règles concernant les méthodes de sécurité existantes ne sont pas couvertes par une méthode de sécurité commune.

Article 5

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

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

Le ministre chargé des transports notifie à la Commission européenne et à l'Agence les règles de portée nationale, notamment celles mentionnées à l'annexe II de la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 susvisée et adoptées conformément aux dispositions de l'article 27 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé, à l'exclusion des règles dont le caractère est strictement local. Ces règles sont mentionnées dans le registre de l'infrastructure prévu à l'article 49 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

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

Article 6

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

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les informations à fournir, les modalités de dépôt et d'instruction de ces demandes de dérogation.

Article 7

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

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

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

Article 8

Dans le cas mentionné au 1° de l'article 7, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire communique à la Commission européenne, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque spécification technique d'interopérabilité, une liste des projets dont il estime qu'ils sont à un stade avancé de développement.

Article 9

Pour les cas mentionnés au 1° et au 3° de l'article 7, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire soumet à la Commission la demande de non-application des spécifications techniques d'interopérabilité ou de parties de celles-ci. La demande de dérogation précise les dispositions de remplacement que le demandeur compte appliquer et comprend les éléments définis dans l'acte d'exécution mentionné au paragraphe 5 de l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

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

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

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

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

Article 10

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

Article 11

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

Article 12

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

Le ministre chargé des transports apporte tout concours requis par l'Agence en appui à sa mission de contrôle de l'évolution de la sécurité ferroviaire au niveau de l'Union européenne.

Article 13

Le ministre chargé des transports est l'autorité compétente pour notifier les organismes d'évaluation de la conformité mentionnés au 1° de l'article 28 à la Commission européenne et aux Etats membres et pour désigner les organismes d'évaluation de la conformité mentionnés au 2° de l'article 28.

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

Chapitre III : Rôle de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (Articles 14 à 19)

Article 14

Lorsque, dans le cadre de ses missions définies par les dispositions du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé, l'Agence, pour délivrer des certificats de sécurité uniques pour les entreprises ferroviaires ou des autorisations de mise sur le marché de véhicules et de types de véhicules ferroviaires, consulte l'Etablissement public de sécurité ferroviaire celui-ci vérifie la complétude, la pertinence et la cohérence du dossier du demandeur au regard des dispositions des articles 8, 24 et 27 de l'ABSI et des dispositions des sections 2 du chapitre IV du titre II et du chapitre III du titre III du présent décret.

Article 15

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est un organisme de certification, au sens de l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 2019/779 du 16 mai 2019 susvisé.

Article 16

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire veille à ce que les services de formation intervenant auprès des acteurs mentionnés au 4° de l'article 2 satisfassent aux exigences définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et dans la réglementation nationale pertinente.

Article 17

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

En cas de décision implicite de rejet, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire doit communiquer les motifs de sa décision dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle la demande correspondante est complète ou réputée complète.

Article 18

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire, autorité nationale française de sécurité, coopère avec ses homologues que sont l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire et les autorités nationales de sécurité des Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles

équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, pour coordonner leurs activités de surveillance des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités sur la partie française de la liaison fixe trans-Manche, et assure le partage de toute information essentielle concernant les entreprises ferroviaires dont elle assure la surveillance conformément à l'article 17 de l'ABSI, en particulier en ce qui concerne les risques connus et leurs performances en matière de sécurité.

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

Afin d'optimiser l'organisation de la surveillance, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut élaborer avec l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire et les autorités nationales de sécurité mentionnées aux alinéas précédents un programme commun de surveillance, pour s'assurer que des audits et inspections sont effectués périodiquement, compte tenu du type et de la portée des activités de transport dans chacun des Etats concernés.

Article 19

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire publie un rapport annuel sur ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence au plus tard le 30 septembre. Ce rapport, produit par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en tant qu'autorité nationale de sécurité compétente sur l'ensemble du territoire national, inclut ses activités relatives à la liaison fixe.

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

Titre II : GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE (Articles 20 à 69)

Article 20

Tout acteur du système ferroviaire de la liaison fixe, chacun pour ce qui le concerne, est responsable du respect, par lui-même ou par la personne qu'il autorise, des dispositions prévues par le présent décret.

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

Conformément aux dispositions des articles 4 et 5 de l'ABSI, le cas échéant, les entreprises ferroviaires et les concessionnaires obligent par contrat les acteurs mentionnés à l'article 21 à mettre en œuvre des mesures d'analyse, d'évaluation et de maîtrise des risques.

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

Article 21

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

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

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

Chapitre I^{er} : Le système de gestion de la sécurité (Articles 22 à 24)

Article 22

Le système de gestion de la sécurité élaboré par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe définit les règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour garantir à tout moment le respect des objectifs de sécurité communs mentionnés à l'article 3, se conformer aux exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et appliquer les éléments pertinents des méthodes de sécurité communes et les règles nationales notifiées.

Le système de gestion de la sécurité des concessionnaires et de toute entreprise ferroviaire tient compte des risques associés aux activités des autres acteurs et des tierces parties.

Article 23

Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe fait référence à son plan d'opération interne élaboré dans les conditions prévues à l'article 24. Ce plan organise la coordination des procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure avec celles des autres gestionnaires d'infrastructure éventuellement concernés, des entreprises ferroviaires utilisant cette infrastructure et des services de secours territorialement compétents, ainsi qu'avec toute autre partie susceptible d'être impliquée en cas d'urgence, afin de faciliter leur intervention rapide. Il s'articule, le cas échéant, avec l'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC) arrêtée par l'autorité administrative compétente.

La coopération avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés facilite la nécessaire coordination et la bonne préparation des services d'urgence compétents des deux côtés de la frontière.

Article 24

Le plan d'opération interne est établi par le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe en concertation avec les autorités administratives compétentes et, le cas échéant, les autres gestionnaires d'infrastructures en charge de l'exploitation aux interfaces.

Le plan d'opération interne est transmis au préfet territorialement compétent, ainsi qu'aux autres exploitants ferroviaires autorisés à faire circuler des trains sur la liaison fixe et, sur sa demande, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Les entreprises ferroviaires décrivent l'organisation complémentaire qu'elles mettent en œuvre, notamment pour informer les passagers et leur porter assistance, et fournissent au gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe les informations nécessaires à l'Etablissement et au respect de son propre plan d'opération interne.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu du plan d'opération interne, les modalités de son élaboration, et de sa mise à jour, ainsi que celles de son déclenchement.

Chapitre II : Rôle du gestionnaire d'infrastructure de la liaison fixe (Articles 25 à 27)

Article 25

Les concessionnaires, chargés de la gestion opérationnelle des circulations, établissent et publient la documentation d'exploitation pour la liaison fixe. Celle-ci précise les conditions techniques d'admission des circulations, les conditions opérationnelles permettant d'utiliser le véhicule à des fins d'essais, les conditions opérationnelles permettant la circulation de trains dans lesquels sont incorporés des véhicules dont les caractéristiques ou les chargements nécessitent des mesures d'exploitation spécifiques sur tout ou partie du parcours. La documentation d'exploitation inclut également les consignes locales d'exploitation que doivent respecter les entreprises ferroviaires titulaires du certificat prévu à la section 2 chapitre IV du titre II.

Lorsque les concessionnaires établissent des dispositions nouvelles ou modificatives dans leurs documentation d'exploitation, ils appliquent le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé. A cette fin, ils s'assurent que leur documentation d'exploitation fixe les conditions nécessaires à une exploitation par les entreprises ferroviaires conforme aux objectifs de sécurité et d'interopérabilité du présent décret.

Préalablement à la publication de leur documentation d'exploitation, les concessionnaires se coordonnent avec les gestionnaires d'infrastructure concernés.

En cas de risque imminent pour la sécurité, les concessionnaires peuvent publier les dispositions nouvelles ou modifiées de leur documentation d'exploitation pour une durée provisoire adaptée, qu'ils définissent dès la publication. Ils en informent sans délai les autres gestionnaires d'infrastructure concernés.

Article 26

Les concessionnaires, chargés de la gestion opérationnelle des circulations dans le tunnel sous la Manche, établissent et publient, en concertation avec tout autre gestionnaire d'infrastructure concerné, et dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 25, les règles d'exploitation particulières applicables aux activités suivantes :

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

Article 27

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

Chapitre III : Rôle des organismes d'évaluation de la conformité, des organismes d'évaluation de l'analyse des risques et des organismes internes accrédités (Articles 28 à 41)

Article 28

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

- 1° Lorsque l'évaluation porte sur le respect des exigences posées par les spécifications techniques d'interopérabilité, le demandeur fait appel à un organisme notifié qui effectue les évaluations de la conformité selon les procédures prévues par ces mêmes spécifications ;
- 2° Lorsque l'évaluation porte sur le respect des exigences posées par les règles nationales, le demandeur fait appel à un organisme désigné ;

3° Le demandeur peut faire également appel à un organisme interne accrédité pour effectuer des activités de vérification ou d'évaluation de la conformité aux fins de l'application des procédures prévues aux modules A1, A2, C1 ou C2 établis à l'annexe II de la décision n° 768/2008/CE du 9 juillet 2008 susvisée et aux modules CA1 et CA2 établis à l'annexe I de la décision 2010/713/UE du 9 novembre 2010 susvisée.

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

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

Article 29

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

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

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

Article 30

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

Article 31

L'organisme interne accrédité mentionné au 3° de l'article 28 constitue une entité séparée et distincte du demandeur concerné. Il ne participe pas à la conception, à la production, à la fourniture, à l'installation, à l'utilisation ou à l'entretien des produits qu'il évalue.

Article 32

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

Article 33

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

Article 34

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

Article 35

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

Article 36

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

Article 37

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

Article 38

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

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

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire, les autorités nationales de sécurité compétentes des autres Etats membres, ainsi que l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire sont également informés de tout refus, restriction, suspension ou retrait d'un certificat mentionné au 1° du présent article.

Article 39

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

Article 40

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

Article 41

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

Chapitre IV : Autorisation des différents acteurs (Articles 42 à 49)

Section 1 : L'agrément de sécurité (Articles 42 à 43)

Article 42

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire coopère avec l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire en vue de la délivrance des agréments de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure délivrés par chacun pour la partie de la liaison fixe sur laquelle il est compétent.

Article 43

Un arrêté du ministre chargé des transports précise le contenu du dossier de demande, les modalités de délivrance, de renouvellement, de modification, de suspension et de retrait de l'agrément de sécurité.

Section 2 : Le certificat de sécurité unique (Articles 44 à 47)

Article 44

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

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

Article 45

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

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire, consulté par l'Agence, rend un avis sur le respect des exigences du paragraphe 2 de l'article 8 de l'ABSI, lorsque l'extension d'activité concerne le système ferroviaire de la liaison fixe.

Article 46

Dans le délai d'un mois suivant la réception d'une décision excluant la partie française de la liaison fixe conformément à une évaluation négative, le demandeur peut demander à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de revoir cette décision.

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

Article 47

Les opérateurs du Royaume-Uni peuvent rejoindre une gare désignée pour réaliser des opérations transfrontalières, située sur le territoire français, à proximité de la frontière avec ce pays tiers à l'Union européenne, sans disposer d'un certificat de sécurité unique, à condition de justifier du respect d'un niveau de sécurité suffisant :

- 1° Par conformité à un accord transfrontalier conclu entre la France et le Royaume-Uni ;
- 2° Ou grâce à une convention passée entre l'opérateur du Royaume-Uni et l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure, dûment autorisés à opérer sur le réseau de la liaison fixe et à condition que les stipulations de cette convention relatives à la sécurité aient été dûment formalisées dans le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure.

Section 3 : Certification des entités chargées de l'entretien (Articles 48 à 49)

Article 48

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

Article 49

L'obligation d'identification de l'entité chargée de l'entretien peut être remplie par des mesures autres que le système d'entretien mentionné au paragraphe 2 de l'article 16 de l'ABSI dans les cas suivants :

- 1° Véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;

2° Transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'autorité nationale de sécurité avant leur mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.

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

- a) De l'immatriculation des véhicules conformément à l'article 105, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;
- b) De la délivrance des certificats de sécurité uniques et des agréments de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure, conformément aux articles 8 et 14 de l'ABSI, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.

Les dérogations sont recensées et justifiées dans le rapport annuel de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire mentionné à l'article 19. Elles peuvent être retirées sur demande de la Commission européenne en cas de risque indu en matière de sécurité.

Chapitre V : Obligations d'informations et gestion des risques et situations d'urgence (Articles 50 à 56)

Section 1 : Gestion des risques au cours de l'activité (Articles 50 à 54)

Article 50

Tous les acteurs du système ferroviaire de la liaison fixe, dès lors qu'ils décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts, à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou en sont informés, prennent, le cas échéant en coopération avec d'autres acteurs, toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé.

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

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

Article 51

Le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe en charge de la gestion opérationnelle des circulations gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent et dans les conditions prévues dans le plan d'opération interne mentionné à l'article 24.

Article 52

Après un accident grave, l'entreprise ferroviaire doit assistance aux victimes en les aidant pour la mise en œuvre des procédures de plainte conformément au droit de l'Union européenne, en particulier le règlement (UE) n° 2021/782 du 29 avril 2021 susvisé, sans préjudice des obligations des autres parties.

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

Article 53

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

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

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

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

Article 54

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

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

Section 2 : Transmission et collecte d'informations (Articles 55 à 56)

Article 55

Sans préjudice des obligations d'information prévues à l'article R. 1621-12 du code des transports, les entreprises ferroviaires et les concessionnaires signalent immédiatement au bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, au ministre chargé des transports, à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire la survenance des accidents graves et accidents et incidents qui, dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves.

Les entreprises ferroviaires déclarent aux concessionnaires et à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés au 2° de l'article 3 du présent décret. Les concessionnaires déclarent à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire tous les événements de sécurité dont ils ont connaissance.

Les entreprises ferroviaires communiquent au début de chaque trimestre suivant aux concessionnaires, en charge de la gestion opérationnelle des circulations, et à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire la valeur des indicateurs qui les concernent.

Les concessionnaires en charge de la gestion opérationnelle des circulations communiquent au début de chaque trimestre suivant à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire la valeur des indicateurs de sécurité qui les concernent.

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

Article 56

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

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

Chapitre VI : Conditions d'exercice des tâches de sécurité par les personnels (Articles 57 à 69)

Article 57

Avant d'être affectés à des tâches de sécurité, les personnels reçoivent une formation adaptée comprenant notamment une formation aux techniques et à l'emploi des matériels utilisés. Pour les personnels affectés à des tâches autres que la conduite, les exigences relatives à la formation, à l'évaluation et au suivi des compétences sont définies par le règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16 mai 2019 susvisé.

Section 1 : Dispositions relatives aux conducteurs (Articles 58 à 65)

Article 58

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

Lorsque l'attestation n'a pas été délivrée par l'entreprise ferroviaire ou les concessionnaires pour lesquels la conduite de trains est réalisée, il appartient à ces derniers de s'assurer que l'attestation a été délivrée dans des conditions conformes à leur système de gestion de la sécurité et qu'elle demeure valide.

Article 59

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

Article 60

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

L'entreprise ferroviaire ou les concessionnaires organisent une procédure de recours ouverte à tout conducteur dont l'attestation a été retirée ou suspendue ou à qui a été refusée la délivrance ou la mise à jour d'une attestation. Si un désaccord persiste à l'issue de cette procédure de recours interne, le conducteur dispose d'un délai d'un mois pour demander un avis de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sur la décision rendue par l'entreprise ferroviaire ou les concessionnaires.

Dès réception de la demande d'avis, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire en informe l'entreprise ferroviaire ou les concessionnaires concernés. Dans le délai d'un mois au plus tard après sa saisine, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire rend un avis motivé dans lequel il peut demander à l'entreprise ferroviaire ou aux concessionnaires de réexaminer sa décision. L'avis est notifié aux parties.

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

Article 61

Par dérogation à l'article 58, la détention d'une attestation valide pour la liaison fixe n'est pas requise d'un conducteur de trains accompagné par un conducteur habilité à la liaison fixe et assurant la fonction de pilote dans les cas suivants :

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

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

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

Article 62

I. - Les concessionnaires ou les entreprises ferroviaires délivrent au conducteur, sur sa demande, une copie de l'attestation et de tous les documents de nature à établir la preuve de sa formation, de ses qualifications, de son expérience et de ses compétences professionnelles.

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

II. - Lorsqu'ils recrutent de nouveaux personnels pour effectuer la tâche de conduite, les concessionnaires ou les entreprises ferroviaires peuvent tenir compte de toutes les formations suivies, qualifications obtenues et expériences acquises préalablement au sein d'autres exploitants ferroviaires.

Article 63

La formation et l'évaluation des connaissances professionnelles requises pour permettre la délivrance aux conducteurs de l'attestation prévue à l'article 58 sont organisées par l'entreprise ferroviaire ou les concessionnaires pour lesquels la conduite de trains est réalisée, soit par un organisme agréé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Elles peuvent également être organisées par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, sur la base d'exigences équivalentes à celles requises en France.

Article 64

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

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

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

Le conducteur, l'entreprise ferroviaire et les concessionnaires sont tenus de justifier, sur simple demande d'un agent de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire habilité à cet effet par son directeur général, la détention de l'attestation exigée à l'article 58.

Article 65

Toute personne assurant la conduite de train doit être titulaire d'une licence prévue par l'article L. 2221-8 du code des transports ainsi que d'une attestation prévue à l'article 58 et justifier de la détention de ces documents.

Section 2 : Dispositions relatives aux personnels exerçant des tâches critiques pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains (Articles 66 à 69)

Article 66

Les personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports justifient des qualifications professionnelles requises en application du règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16 mai 2019 susvisé.

Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les exigences de qualification professionnelle pour les tâches liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.

Article 67

Les personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports sont âgés d'au moins dix-huit ans.

Les examens médicaux d'aptitude prévus par le règlement d'exécution (UE) 2019/773 du 16 mai 2019 susvisé sont réalisés, pour ce qui concerne l'aptitude médicale, sous la responsabilité d'un médecin qualifié en médecine générale, en médecine du travail ou en médecine et santé au travail, et pour ce qui concerne l'aptitude psychologique, sous la responsabilité d'un psychologue titulaire d'un titre prévu aux points 1° à 5° et 7° à 8° de l'article 1er du décret du 22 mars 1990 susvisé.

Les recours portant sur l'aptitude médicale ou psychologique des personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports sont présentés devant la commission ferroviaire d'aptitudes dans les conditions prévues au 6° du II de l'article 10 du décret du 29 juin 2010 susvisé.

Article 68

Toute qualification afférente aux procédures et règles définies dans le système de gestion de la sécurité des concessionnaires ou d'une entreprise ferroviaire est enregistrée, pour chaque membre du personnel mentionné à l'article L. 2221-7-1 du code des transports, dans le système de gestion de la sécurité correspondant sous forme d'un document individuel de compétences.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit le format de ce document.

Article 69

Le titulaire d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité unique justifie, sur simple demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, de la détention, au travers du processus de formation compris dans le système de gestion de la sécurité des concessionnaires ou des

entreprises ferroviaires, d'une attestation de formation pour toute personne affectée à une tâche critique pour la sécurité ferroviaire autre que la conduite des trains.

Titre III : INTEROPERABILITÉ (Articles 70 à 118)

Chapitre Ier : Principes de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes (Articles 70 à 77)

Article 70

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

Section 1 : Conformité ou aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (Articles 71 à 74)

Article 71

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

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

Article 72

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

Article 73

Le ministre chargé des transports informe la Commission européenne, l'Agence et les autres Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, des mesures prises en application de

l'article L. 2211-5 du code des transports en précisant, en particulier, si la non-conformité des constituants d'interopérabilité résulte :

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

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

Article 74

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

Section 2 : Conformité des sous-systèmes (Articles 75 à 77)

Article 75

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

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

Article 76

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

- 1° Du non-respect des exigences essentielles ou d'une spécification technique d'interopérabilité, ou d'une mauvaise application d'une spécification technique d'interopérabilité, auquel cas la Commission européenne informe immédiatement l'Etat membre dans lequel réside la personne

qui a établi indûment la déclaration CE de vérification et demande à cet Etat membre de prendre les mesures appropriées ;

2° D'une insuffisance d'une spécification technique d'interopérabilité. Dans ce cas, la procédure de modification de la spécification technique d'interopérabilité par la Commission européenne prévue à l'article 6 de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée s'applique.

Article 77

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

1° Dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration CE de vérification ;

2° Ou dans d'autres Etats membres de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci, avant ou après l'entrée en vigueur du présent décret, en vue de vérifier la conformité avec des exigences identiques dans des conditions d'exploitation identiques.

Chapitre II : Procédure de déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et de déclaration « CE » de vérification des sous-systèmes (Articles 78 à 97)

Section 1 : Déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité (Articles 78 à 87)

Article 78

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

Article 79

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

Article 80

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

Article 81

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations prévues par les articles 78 et 80, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché les constituants d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'imposent à celui qui assemble des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses, ou qui fabrique les constituants d'interopérabilité pour son propre usage.

Article 82

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

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

Article 83

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

Article 84

La déclaration « CE » et la liste des documents qui l'accompagnent sont établies conformément au règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 du 12 février 2019 susvisé.

Article 85

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

Article 86

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

Article 87

Est puni des peines prévues pour les contraventions de la troisième classe le fait, pour toute personne, de ne pas présenter aux agents chargés du contrôle les éléments justificatifs mentionnés aux articles 78 à 83, ainsi que le fait, pour toute personne, de détenir en vue de la vente un constituant d'interopérabilité non conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité ou muni d'une déclaration « CE » dont le contenu n'est pas conforme aux dispositions du règlement d'exécution (UE) n° 2019/250 du 12 février 2019 susvisé.

Section 2 : Déclaration « CE » de vérification des sous-systèmes (Articles 88 à 97)

Article 88

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

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

Article 89

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

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

Article 90

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

Article 91

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

Article 92

En vue d'établir la déclaration « CE » de vérification nécessaire à la mise sur le marché et à la mise en service prévue au titre IV du présent décret, le demandeur sollicite l'organisme ou les organismes d'évaluation de la conformité mentionnés à l'article 28 qu'il a choisis à cet effet pour engager la procédure de vérification « CE » prévue à l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797 du 11 mai 2016 susvisée.

Article 93

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

Article 94

L'organisme notifié peut délivrer des attestations de contrôles intermédiaires pour couvrir certains stades de la procédure de vérification mentionnée à l'article 93 ou certaines parties du sous-système.

Article 95

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

Article 96

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

Article 97

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

Chapitre III : Mise sur le marché et mise en service (Articles 98 à 118)

Section 1 : Autorisations temporaires d'essais (Articles 98 à 99)

Article 98

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

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

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

Article 99

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

Section 2 : Mise sur le marché d'un véhicule (Articles 100 à 103)

Article 100

Les autorisations de mise sur le marché délivrées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire permettent que les véhicules soient mis sur le marché de l'Union européenne ou d'Etats appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords avec celle-ci.

Article 101

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

Article 102

Lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été autorisé à circuler sur un réseau situé sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, il verse au dossier les documents supplémentaires pertinents prévus au paragraphe 4 de l'article 24 de l'ABSI concernant le domaine d'utilisation supplémentaire, et soumet le dossier à l'Agence, conformément à l'article 20 du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

Article 103

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

Section 3 : Enregistrement d'un véhicule (Articles 104 à 108)

Article 104

Sans préjudice des dispositions prévues aux sections 2 et 4 du présent chapitre ainsi qu'à l'article 24 de l'ABSI, aucun véhicule ferroviaire n'est autorisé à circuler lorsqu'il est offert des capacités d'infrastructure, s'il ne peut être identifié dans un registre des véhicules tel que prévu à l'article 105.

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

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

Article 105

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

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

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

Article 106

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

Article 107

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

- 1° Le fait pour une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure de faire circuler un véhicule en méconnaissance des dispositions de l'article 105 du présent décret et de l'article 25 de l'ABSI ou des dispositions relatives à son autorisation de mise sur le marché ou de mise en exploitation commerciale ;
- 2° Le fait pour le détenteur d'un véhicule de ne pas fournir les données requises pour la tenue du registre des véhicules mentionné à l'article 105 ou de fournir des données erronées en méconnaissance des dispositions de l'article 25 de l'ABSI.

Article 108

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

Section 4 : Vérifications préalables à l'utilisation d'un véhicule (Article 109)

Article 109

Le gestionnaire de l'infrastructure de la liaison fixe chargé de la gestion opérationnelle des circulations peut fixer, dans son document de référence du réseau, les modalités d'assistance qu'il peut fournir à l'entreprise ferroviaire dans le cadre de la vérification de compatibilité.

Section 5 : Mise en service d'installations fixes (Articles 110 à 118)

Article 110

La mise en service des sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » situés ou exploités sur le territoire national est subordonnée à une autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire conformément aux dispositions des articles 21 et 22 de l'ABSI et des articles 111 à 118 du présent décret.

Une nouvelle autorisation de mise en service est requise, dans les mêmes conditions, pour les projets de renouvellement et de réaménagement lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire le décide, conformément à l'article 112.

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

Article 111

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

1° Dès la phase initiale de définition du projet, un dossier de définition de sécurité mentionné à l'article 114.

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

2° Avant l'engagement des travaux de réalisation, un dossier préliminaire de sécurité en application des articles 115 et 116 comprenant un rapport établi par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques et d'un rapport établi par un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité.

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

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

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

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

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

3° En vue de la mise en service, une demande d'autorisation accompagnée d'un dossier de sécurité comportant un rapport établi par un ou plusieurs organismes d'évaluation de la conformité et un rapport établi par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques en application de l'article 117 du présent décret et du paragraphe 4 de l'article 21 de l'ABSI.

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

Article 112

En cas de renouvellement ou de réaménagement de sous-systèmes existants, le demandeur soumet un dossier de présentation du projet décrivant les modifications projetées à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, conformément aux dispositions de l'article 111 et au paragraphe 7 de l'article 21 de l'ABSI.

En cas de silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de trois mois et deux semaines suivant la réception du dossier complet, une nouvelle autorisation de mise en service délivrée selon les dispositions de l'article 111 est requise.

Article 113

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

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

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

Les délais d'instruction des dossiers prévus à l'article 111 débutent à compter de la complétude du dossier.

Des pièces complémentaires, y compris les résultats des tests et essais ainsi que des pièces modificatives peuvent être remises par le demandeur ou demandées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant l'instruction pour établir que le niveau de sécurité requis sera atteint à la demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou à l'initiative du demandeur. Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire émet un doute justifié sur l'atteinte du niveau de sécurité et que le demandeur est invité à fournir davantage d'informations, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut suspendre l'instruction en vertu d'un accord dûment enregistré du demandeur.

Dans le cas d'équipements au sol ERTMS, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire vérifie, dans le dossier de sécurité, la conformité avec la décision positive de l'Agence délivrée conformément à l'article 22 de l'ABSI et, le cas échéant, la conformité avec le résultat de la procédure mentionnée au paragraphe 2 de l'article 30 du règlement (UE) n° 2016/796 du 11 mai 2016 susvisé.

Article 114

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

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

Article 115

Le dossier préliminaire de sécurité présenté avant l'engagement des travaux de réalisation du projet précise les objectifs de sécurité poursuivis et les méthodes qui seront appliquées pour les atteindre,

les méthodes de démonstration et les principes dont le respect permettra le maintien du niveau de sécurité pendant toute la période d'exploitation du sous-système.

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

Article 116

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

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

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

Article 117

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

Le contenu du dossier de sécurité est détaillé au paragraphe 4 de l'article 21 de l'ABSI.

Article 118

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

Titre IV : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES (Articles 119 à 124)

Article 119

L'article 3 du décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche est complété par les dispositions suivantes :

« 7° L'article 109 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 109. - Avant d'être affectés à des tâches de sécurité, les personnels reçoivent une formation adaptée comprenant notamment une formation aux techniques et à l'emploi des matériels utilisés. Pour les personnels affectés à des tâches autres que la conduite, les exigences relatives à la formation, à l'évaluation et au suivi des compétences sont définies par 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.

« 8° La section 2 du chapitre IV du titre II est remplacée par les dispositions suivantes :

« Section 2

« Dispositions relatives aux personnels exerçant des tâches critiques pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains

« Art. 118. - Les personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports sont soumis aux obligations suivantes :

« 1° Ils sont âgés d'au moins dix-huit ans ;

« 2° Ils doivent passer les examens médicaux d'aptitude prévus par 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 sont réalisés, pour ce qui concerne l'aptitude médicale, sous la responsabilité d'un médecin qualifié en médecine générale, en médecine du travail ou en médecine et santé au travail et, pour ce qui concerne l'aptitude psychologique, sous la responsabilité d'un psychologue titulaire d'un titre prévu aux 1° à 5° et 7° à 8° de l'article 1er du décret n° 90-255 du 22 mars 1990 fixant la liste des diplômes permettant de faire usage professionnel du titre de psychologue ;

« 3° Les recours portant sur l'aptitude médicale ou psychologique des personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports sont présentés devant la commission ferroviaire d'aptitudes dans les conditions prévues au 6° du II de l'article 10 du décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains.

« Art. 119. - Toute qualification afférente aux procédures et règles définies dans le système de gestion de la sécurité des concessionnaires ou d'une entreprise ferroviaire est enregistrée, pour chaque membre du personnel mentionné à l'article L. 2221-7-1 du code des transports, dans le

système de gestion de la sécurité correspondant concerné sous forme d'un document individuel de compétences.

« Un arrêté du ministre chargé des transports définit le format de ce document.

« Art. 120. - La formation requise pour les personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports comporte en particulier la connaissance de la partie utile des lignes du réseau concerné et celle de la réglementation de sécurité de l'exploitation de ce réseau, du système de signalisation et de contrôle-commande, ainsi que des procédures d'urgence. Elle est sanctionnée par la délivrance d'une attestation de formation.

« Art. 121. - Les personnels mentionnés à l'article L. 2221-7-1 du code des transports justifient des qualifications professionnelles requises en application du 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.

« Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les exigences de qualification professionnelle pour les tâches liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.

« Art. 122. - Le titulaire d'un agrément de sécurité ou d'un certificat de sécurité unique justifie, sur simple demande de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, de la détention, au travers du processus de formation compris dans le système de gestion de la sécurité des concessionnaires ou des entreprises ferroviaires, d'une attestation de formation pour toute personne affectée à une tâche critique pour la sécurité ferroviaire autre que la conduite des trains.

« 9° La section 3 du chapitre IV du titre II est remplacée par les dispositions suivantes :

« Section 3

« Accès aux services de formation des personnels exerçant des tâches critiques pour la sécurité ferroviaire

« Art. 124. - Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ainsi que les personnels affectés à des tâches critiques pour la sécurité ferroviaire ont un accès équitable et non discriminatoire aux organismes de formation chaque fois que cette formation est nécessaire pour exploiter des services sur leur réseau. Si le dispositif de formation ne comprend pas le passage d'examens ni la délivrance d'attestations, il appartient à l'employeur d'en assurer l'organisation afin de garantir au personnel l'accès à la détention des attestations.

« Art. 125. - Si les services de formation ou l'évaluation prévue au présent chapitre ne sont offerts que par une seule entreprise ferroviaire ou un seul gestionnaire d'infrastructure, celui-ci ou celle-ci fournit ses prestations à d'autres exploitants ferroviaires à un prix raisonnable et non discriminatoire, en rapport avec les coûts et incluant une marge bénéficiaire raisonnable. »

Article 120

L'article 119 entre en vigueur le lendemain de la publication du présent décret.

Les autres articles du présent décret entrent en vigueur à la date de publication de l'ABSI au Journal officiel de la République française et le décret n° 2020-1821 du 29 décembre 2020 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche est abrogé à cette même date.

Article 121

Les autorisations de mise en exploitation commerciale et de mise sur le marché de véhicules et de sous-systèmes mobiles valablement délivrées par l'autorité compétente en matière de sécurité ferroviaire sur le territoire national ou l'autorité britannique compétente en matière de sécurité ferroviaire, en application des dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur du présent décret, demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Toutefois, les véhicules ayant reçu une autorisation dans les conditions mentionnées au précédent alinéa doivent obtenir une nouvelle autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour pouvoir être exploités sur un ou plusieurs réseaux qui ne sont pas encore couverts par leur autorisation. La mise sur le marché sur ces réseaux supplémentaires est soumise à la procédure d'autorisation définie à la section 1 du chapitre III du titre IV du décret du 27 mai 2019 susvisé.

Article 122

Les autorisations de mise en exploitation commerciale et de mise en service d'installations fixes délivrées en application des dispositions en vigueur avant l'entrée en vigueur du présent décret demeurent valables conformément aux conditions auxquelles elles ont été accordées.

Article 123

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

Article 124

Le ministre de l'intérieur et le ministre des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 10 juin 2026.

Sébastien Lecornu

Par le Premier ministre :

Le ministre des transports,
Philippe Tabarot

Le ministre de l'intérieur,
Laurent Nunez