Décret n° 2006-1279 du 19/10/06 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire (Abrogé)

(JO n° 244 du 20 octobre 2006)

Texte abrogé par l'article 213 du Décret n°2019-525 du 27 mai 2019 (JO n° 123 du 28 mai 2019)

NOR : EQUX0600135D

Texte modifié par :

Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 (JO n° 164 du 18 juillet 2010)

Décret n° 2015-143 du 10 février 2015 (JO n° 35 du 11 février 2015)

Vus

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu l'article 37, alinéa 2, de la Constitution ;

Vu le règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil du 4 juin 1970 instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, ensemble le règlement (CEE) n° 2598/70 de la Commission du 18 décembre 1970 relatif à la fixation du contenu des différentes positions des schémas de comptabilisation de son annexe I ;

Vu le règlement n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une agence ferroviaire européenne ;

Vu la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, modifiée par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

Vu la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, modifiée par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

Vu la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;

Vu la décision n° 93/465/CEE du Conseil du 22 juillet 1993 concernant les modules relatifs aux différentes phases des procédures d'évaluation de la conformité et les règles d'apposition et d'utilisation du marquage "CE" de conformité, destinés à être utilisés dans les directives d'harmonisation technique ;

Vu la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

Vu le code pénal, notamment ses articles 121-2 et 131-41 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, notamment ses articles 9, 13-1, 13-2 et 26 à 26-6 ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France" en vue du renouveau du transport ferroviaire, modifiée par la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 et par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 ;

Vu la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 modifiée relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, notamment son article 21 ;

Vu la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques, modifiée par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et par la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006, notamment son titre III ;

Vu la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;

Vu le décret du 19 janvier 1934 déterminant les conditions dans lesquelles, en matière d'exploitation technique et commerciale, il pourra être dérogé par les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général aux prescriptions des lois, cahiers des charges et conventions, modifié par le décret n° 58-390 du 14 avril 1958 ;

Vu le décret n° 730 du 22 mars 1942 modifié sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ;

Vu le décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 modifié portant approbation du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français ;

Vu le décret n° 92-352 du 1er avril 1992 pris pour l'application de l'article L. 231-2 du code du travail et relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées ;

Vu le décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu le décret n° 97-1194 du 19 décembre 1997 pris pour l'application au ministre de l'économie, des finances et de l'industrie du 1° de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

Vu le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 modifié pris pour l'application au ministre de l'équipement, du logement et des transports du 1° de l'article 2 du décret n° 97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles ;

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

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ;

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

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

Le conseil des ministres entendu,

Titre I : Dispositions générales.

Article 1er du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Le présent décret fixe les dispositions relatives à la sécurité des circulations ferroviaires, tant en matière de conception et de réalisation que d'exploitation des systèmes de transport public ferroviaires.

Il fixe également les dispositions relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire entendu comme l'ensemble constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes des réseaux mentionnés ci-après, et par les matériels roulants de toutes catégorie et origine qui circulent sur ces réseaux.

Sont inclus dans le champ d'application du présent décret le réseau ferré national et les autres réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1er de la loi du 5 janvier 2006 susvisée, y compris les voies ferrées portuaires.

Sont exclus du champ d'application du présent décret les lignes ou sections de lignes affectées exclusivement à la circulation de métros, de tramways ou de trains à vocation touristique ou historique et les réseaux destinés au transport de marchandises établis dans l'enceinte d'établissements industriels ou commerciaux à l'usage exclusif de ceux-ci, ainsi que les activités ferroviaires assurées uniquement sur ces réseaux.

Article 2 du décret du 19 octobre 2006

L'Etat veille à la sécurité des circulations ferroviaires.

Le ministre chargé des transports fixe par arrêté :
1° Les objectifs de sécurité précisant les niveaux de sécurité à atteindre lors de l'exploitation de transports ferroviaires ;
2° Les indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents de circulation ferroviaire ;
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.

Article 3 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Le ministre chargé des transports publie les références des spécifications techniques d'interopérabilité que doivent respecter les sous-systèmes définis à l'article 31 du présent décret, les parties de sous-systèmes et leurs interfaces et fixe par arrêté la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité qui comprend, outre ces spécifications techniques :
1° Les exigences relatives à l'organisation et au suivi de l'exploitation ;
2° Le règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national et, sous réserve des dispositions prévues à l'article 28, des autres réseaux ferroviaires ;
3° Les prescriptions techniques relatives à la circulation des trains ;
4° Les exigences de sécurité applicables à la conception et à la maintenance des infrastructures et des installations techniques et de sécurité ainsi que celles applicables aux matériels roulants, permettant l'obtention et le maintien du niveau de sécurité requis pendant toute la durée de l'exploitation de ces infrastructures, installations et matériels.

« Le silence gardé pendant six mois par le ministre chargé des transports vaut décision d'acceptation. » *(*)*

Le ministre chargé des transports informe la Commission des Communautés européennes des modifications apportées à la réglementation technique de sécurité qui a été notifiée à celle-ci et lui soumet, postérieurement à l'adoption des objectifs de sécurité communs que prévoit la directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 susvisée, après consultation des parties intéressées, les projets de nouvelles règles de sécurité correspondant à un niveau de sécurité plus élevé que celui de ces objectifs ou

susceptibles d'affecter les activités, sur le territoire national, d'entreprises ferroviaires d'autres Etats membres de l'Union européenne.

Le ministre chargé des transports peut, sur proposition de l'établissement public de sécurité ferroviaire, ci-après désigné " EPSF ", saisi d'une demande en ce sens, accorder à titre exceptionnel des dérogations à la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité dans la mesure où la demande respecte les objectifs de sécurité mentionnés au 1° de l'article 2.

(*) NOTA : Décret n° 2015-143, article 4 : Entrée en vigueur à la date d'effet pour SNCF Réseau de l'agrément de sécurité délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et au plus tard le 1er juillet 2015.

Article 4 du décret du 19 octobre 2006

Les arrêtés prévus aux articles 2 et 3 du présent décret sont pris après consultation, en tant que de besoin, du ministre chargé de la sécurité civile et recueil par l'EPSF de l'avis des personnes directement intéressées par la mesure envisagée en leur qualité de gestionnaires de l'infrastructure, d'entreprises ferroviaires, de fabricants d'équipements ou de matériel roulant, de fournisseurs de services d'entretien, d'usagers ou de clients des services de transport ou d'organisations représentatives d'employeurs ou de salariés.

Article 5 du décret du 19 octobre 2006

L'exploitation et la maintenance des infrastructures, des installations techniques et de sécurité et des matériels roulants sont conçues et mises en oeuvre de manière à permettre le maintien permanent de la sécurité.

Toute personne exerçant une activité ferroviaire met en place des procédures d'exploitation et de maintenance permettant de maintenir la sécurité des éléments du système ferroviaire placés sous son contrôle pendant toute la durée de leur exploitation, dans le respect de la réglementation mentionnée à l'article 3 et des prescriptions émises lors de la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale des systèmes et sous-systèmes utilisés prévue à l'article 43.

Ces procédures font l'objet de documents écrits qui précisent notamment les modalités de conservation des données relatives à la sécurité.

Article 6 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

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

II. « Les personnes affectées à la conduite de trains circulant dans le cadre du droit d'accès prévu à l'article L. 2122-9 du code des transports sont titulaires d'une attestation délivrée par une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure. Lorsque l'attestation n'a pas été délivrée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour lequel la conduite de trains est réalisée, il appartient à ce dernier de s'assurer que l'attestation a été délivrée dans des conditions conformes à son système de gestion de la sécurité. » Cette attestation est délivrée au conducteur qui, d'une part, a satisfait à des épreuves d'évaluation permettant d'apprécier ses connaissances professionnelles des lignes ou sections de lignes et des types de matériel roulant sur lesquels il est amené à conduire et, d'autre part, justifie qu'il détient les compétences linguistiques requises pour les lignes ou sections de lignes concernées *(1)*.

L'attestation délivrée au conducteur est également valable pour les itinéraires de déviation prescrits par le gestionnaire d'infrastructure pour des lignes ou sections de ligne pour lesquelles le conducteur est habilité, sous réserve de respecter les deux conditions suivantes :
1° Ces itinéraires font l'objet d'une fiche de détournement dont les modalités d'établissement et de délivrance sont précisées dans l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure et qui comporte, le cas échéant, des prescriptions spécifiques portant sur les circulations ;
2° Le conducteur connaît le régime d'exploitation de ces itinéraires.

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

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

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

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure organise une procédure de recours ouverte à tout conducteur dont l'attestation a été retirée ou suspendue ou à qui a été refusée la délivrance ou la mise à jour d'une attestation. Si un désaccord persiste à l'issue de cette procédure, le conducteur dispose d'un délai d'un mois pour contester la décision auprès de l'EPSF.L'intéressé informe l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure de sa contestation. Dans le délai d'un mois au plus tard après sa saisine, l'EPSF rend un avis motivé dans lequel il peut demander à l'entreprise ferroviaire ou au gestionnaire d'infrastructure de réexaminer sa décision.L'avis est notifié aux parties.

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

III. La détention d'une attestation valide pour une ligne n'est pas requise d'un conducteur de trains accompagné par un conducteur habilité à cette ligne et assurant la fonction de pilote dans les cas suivants :
1° Lorsque la perturbation du service ferroviaire ou les exigences de l'entretien de l'infrastructure imposent, à la demande du gestionnaire d'infrastructure, de dévier des trains régulièrement programmés ;
2° Pour la circulation occasionnelle des trains touristiques ou historiques ;
3° Pour la livraison ou la démonstration d'un nouveau train ou d'une nouvelle locomotive ;
4° Pour la circulation de convois ferroviaires de marchandises relevant du dernier alinéa de l'article 10, avec l'accord préalable du gestionnaire de l'infrastructure.

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

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

IV. L'employeur délivre au conducteur, sur simple demande de ce dernier, 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 *(1)*.

V. Les personnes affectées aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite de trains dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports sont habilitées à cet effet. Cet arrêté précise, en tant que de besoin, les exigences en matière de connaissances professionnelles et de suivi de celles-ci par l'employeur.

Les habilitations en cours de validité à cette date valent attestation pour les qualifications et les compétences professionnelles correspondantes jusqu'à leur terme.

(1) Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 article 2 1° : Le II de l'article 6 et son IV, en tant qu'il concerne l'attestation, entrent en vigueur le 1er juin 2011.

Article 7 du décret du 19 octobre 2006

L'EPSF peut réaliser à tout moment les inspections et audits de sécurité qu'il a notamment pour mission de conduire auprès des divers intervenants du transport ferroviaire en vertu des dispositions du b de l'article 2 du décret du 28 mars 2006 susvisé. Ceux-ci peuvent porter aussi bien sur les activités des titulaires des autorisations que sur celles de leurs prestataires de service et de leurs sous-traitants.

Article 8 du décret du 19 octobre 2006

En cas de dysfonctionnement d'un système ou d'un sous-système lors de son exploitation commerciale ou de manquement grave ou répété d'une personne

exerçant une activité ferroviaire aux obligations que lui font la réglementation de sécurité ou le respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système, cette autorisation peut être restreinte, suspendue ou retirée par l'EPSF.

La décision, qui doit être précédée d'une mise en demeure, ne peut être prise sans que la personne mise en cause ait été mise à même de présenter ses observations. Elle est portée, le cas échéant, à la connaissance des autres personnes ou organismes intéressés.

Article 8 bis du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« A l'exception des décisions implicites d'acceptation mentionnées au IV de l'article 54, les décisions prises par l'EPSF en application du présent décret sont motivées. En cas de décision implicite de rejet, l'EPSF doit communiquer les motifs de sa décision dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle a commencé à courir le délai de naissance de la décision implicite. »

NOTA : Décret n° 2015-143, article 4 : Entrée en vigueur à la date d'effet pour SNCF Réseau de l'agrément de sécurité délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et au plus tard le 1er juillet 2015.

Titre II : Sécurité des circulations sur le réseau ferré national.

Article 9 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« Au sens du présent décret, on entend par :

- “**gestionnaire de l'infrastructure**”, toute entité ou entreprise chargée notamment de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure

ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande ; les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs entités ou entreprises.

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

- **" Gestionnaire d'infrastructure délégué "** : la Société nationale des chemins de fer français ci-après dénommée " SNCF ", en tant qu'elle est chargée, en vertu des dispositions de la même loi, de la gestion du trafic et des circulations, assurée par le service gestionnaire des trafics et des circulations mentionné au III de l'article 24 de la loi du 30 décembre 1982, ou du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité du réseau ferré national ;

- **" Entreprise ferroviaire "** : toute personne titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs.

Chapitre I : Missions et responsabilités.

Article 10 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« **I.** SNCF Réseau établit et publie la documentation d'exploitation du réseau ferré national qui, selon les sections de ce réseau, précise les conditions techniques d'admission des circulations et les consignes locales d'exploitation que doivent respecter les entreprises ferroviaires titulaires du certificat prévu à l'article 20. SNCF Réseau établit et publie dans les mêmes conditions 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 ferré national ;
2° La circulation de convois ferroviaires sur des voies de service ou d'embranchement du réseau ferré national lorsqu'elle relève d'un service de transport réalisé sur un réseau public ou privé raccordé à celui-ci ainsi que les manoeuvres accomplies à cette occasion par nécessité sur les voies principales ;
3° Les activités réalisées sur les voies du réseau ferré national, y compris la circulation de convois ferroviaires, lors des périodes au cours desquelles il n'est offert aucune capacité d'infrastructure.

« SNCF Réseau peut confier la rédaction de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières au titulaire d'une convention prévue au dernier alinéa de l'article L. 2111-9 du code des transports dès lors que le titulaire de la convention dispose d'un agrément de sécurité, délivré conformément à l'article 19. »

L'EPSF peut exiger la modification ou le retrait des conditions techniques, consignes locales d'exploitation ou règles d'exploitation particulières « précédemment mentionnées » qui ne permettent pas de maintenir le niveau de sécurité des circulations ferroviaires ou qui font obstacle au respect des impératifs d'interopérabilité définis au titre IV du présent décret.

« **II.** L'EPSF peut, sur proposition de SNCF Réseau, » autoriser exceptionnellement la circulation d'un convoi ferroviaire dont les caractéristiques dérogent, sur tout ou partie du parcours, à la réglementation technique et de sécurité de l'exploitation mentionnée à l'article 3 et aux règles d'exploitation particulières, conditions techniques et consignes locales susmentionnées. Il en va notamment ainsi de la réalisation, sur des lignes ou section de ligne en exploitation, d'essais de matériels roulants dépourvus de l'autorisation prévue à l'article « 44 ».

« Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'EPSF vaut décision de rejet.

« Lorsque SNCF Réseau n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure, il recueille obligatoirement l'avis de celui-ci. »

Article 11 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires établissent, dans le respect de la réglementation technique de sécurité de l'exploitation mentionnée à l'article 3 et des conditions techniques, consignes locales d'exploitation et règles d'exploitation particulières mentionnées à l'article 10, les consignes et instructions opérationnelles pour la maîtrise de la sécurité de l'exploitation, tiennent à jour ces consignes et instructions opérationnelles et veillent à leur respect par les personnes à qui elles s'appliquent.

Article 12 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« **I.** Lorsqu'il constate ou est informé d'une situation ou d'un événement présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité, SNCF Réseau prend toutes les mesures conservatoires nécessaires et en informe sans délai l'EPSF. »

« SNCF Réseau désigne les agents chargés de déterminer les mesures conservatoires prévues à l'alinéa précédent. » Ces agents peuvent demander communication aux entreprises ferroviaires 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 relatifs à la sécurité. Ils sont astreints au secret professionnel, à l'égard en particulier de toute entreprise ferroviaire.

Si le service gestionnaire des trafics et des circulations constate 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, elle en informe l'EPSF et le gestionnaire de l'infrastructure.

« **II.** Lorsque SNCF Réseau n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure, il informe obligatoirement celui-ci des mesures conservatoires prises.

« SNCF Réseau peut prendre des mesures conservatoires à l'encontre de ce gestionnaire de l'infrastructure. Les agents chargés de déterminer les mesures conservatoires peuvent demander communication à ce gestionnaire de l'infrastructure des documents et pièces nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

« Si SNCF Réseau constate des manquements graves ou répétés de ce gestionnaire de l'infrastructure à la réglementation de sécurité de l'exploitation ou des insuffisances dans l'état technique de ses matériels roulants ou de son infrastructure, il en informe l'EPSF.

« **III.** Dans le cas où SNCF Réseau a confié par convention prévue à l'article L. 2111-9 du code des transports la gestion opérationnelle des circulations, les mesures conservatoires sont prises, sans préjudice des dispositions des deuxième et troisième alinéas du II, par le titulaire de la convention dans les conditions prévues au I. Le titulaire de la convention informe SNCF Réseau des mesures conservatoires prises. »

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

Chapitre II : Gestion des situations d'urgence.

Article 13 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« **I.** SNCF Réseau gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent. SNCF Réseau établit à cet effet, en concertation avec les autorités administratives compétentes, des plans d'intervention et de sécurité. »

Ces plans ont pour objectif de définir, compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels, de coordonner leurs actions et de préciser les modalités d'information du préfet et du gestionnaire de l'infrastructure afin de permettre la mise en oeuvre éventuelle du plan de secours spécialisé ou des dispositions particulières du plan ORSEC.

Ils sont transmis aux préfets des départements intéressés ainsi qu'à chaque entreprise ferroviaire autorisée à faire circuler des trains et, sur sa demande, à l'EPSF.

Les entreprises ferroviaires décrivent l'organisation complémentaire qu'elles mettent en oeuvre, notamment pour informer les passagers et leur porter assistance, et

fournissent « à SNCF Réseau » les renseignements nécessaires à l'établissement et au respect des plans d'intervention et de sécurité de celle-ci.

« **II.** Lorsque SNCF Réseau n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure, il recueille obligatoirement l'avis de celui-ci sur les plans d'intervention et de secours. Ce gestionnaire de l'infrastructure fournit à SNCF Réseau les renseignements nécessaires à l'établissement et au respect des plans d'intervention et de sécurité.

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

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

Article 14 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« **I.** »En cas d'accident ou d'incident grave, « SNCF Réseau » prend les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement et en informe sans délai le préfet territorialement compétent et, le cas échéant, l'autorité judiciaire.

« SNCF Réseau » prend les mesures nécessaires à la reprise de l'exploitation en concertation avec les autorités chargées des opérations de secours ou des enquêtes judiciaires ou administratives.

« **II.** Lorsque SNCF Réseau n'est pas le gestionnaire de l'infrastructure, il informe obligatoirement celui-ci des mesures prises en application du I.

« SNCF Réseau peut prescrire les mesures mentionnées au I au gestionnaire de l'infrastructure.

« SNCF Réseau prend les mesures nécessaires à la reprise de l'exploitation en concertation avec ce gestionnaire de l'infrastructure.

« **III.** Dans le cas où SNCF Réseau a confié par convention prévue à l'article L. 2111-9 du code des transports la gestion opérationnelle des circulations, les mesures mentionnées au I ainsi que les mesures nécessaires à la reprise de l'exploitation sur cette ligne ou cette installation de service sont prises dans les conditions prévues au I par le titulaire de la convention. Le titulaire de cette convention en informe SNCF Réseau. »

Chapitre III : Obligations d'information.

Article 15 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« **I.** Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure signalent immédiatement au bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre et, le cas échéant, à SNCF Réseau, la survenance des accidents et des incidents graves définis par arrêté du ministre chargé des transports. SNCF Réseau en informe sans délai le ministre chargé des transports et l'EPSF.

« **II.** Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure n'est pas SNCF Réseau, celle-ci l'informe sans délai des accidents et incidents graves dont il a connaissance.

« **III.** Lorsque SNCF Réseau a confié par convention prévue à l'article L. 2111-9 du code des transports la gestion opérationnelle des circulations, les entreprises ferroviaires et le titulaire de la convention signalent immédiatement au bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre et, le cas échéant, au titulaire de la convention, la survenance des accidents et des incidents graves définis par arrêté du ministre chargé des transports. Le titulaire de la convention en informe sans délai le ministre chargé des transports, l'EPSF et SNCF Réseau. »

Article 16 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

« **I.** Les entreprises ferroviaires déclarent à SNCF Réseau les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés à l'article 2.

« Chaque entreprise ferroviaire communique trimestriellement à SNCF Réseau et à l'EPSF la valeur des indicateurs qui la concernent.

« SNCF Réseau communique trimestriellement à l'EPSF la valeur des indicateurs de sécurité qu'il a établis.

« L'EPSF peut, sans préjudice des compétences du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, demander à SNCF Réseau et à toute entreprise ferroviaire de lui faire rapport sur tout accident ou incident.

« **II.** Lorsque le gestionnaire de l'infrastructure est distinct de SNCF Réseau, il déclare à SNCF Réseau les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés à l'article 2 et communique trimestriellement à SNCF Réseau et à l'EPSF la valeur des indicateurs qui le concernent.

« L'EPSF peut, sans préjudice des compétences du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, demander à ce gestionnaire de l'infrastructure de lui faire rapport sur tout accident ou incident.

« **III.** Lorsque SNCF Réseau a confié par convention prévue à l'article L. 2111-9 du code des transports la gestion opérationnelle des circulations, le titulaire de la convention déclare à SNCF Réseau les accidents et incidents pris en compte par les indicateurs de sécurité mentionnés à l'article 2 et communique trimestriellement à SNCF Réseau et à l'EPSF la valeur des indicateurs qui le concernent.

« L'EPSF peut, sans préjudice des compétences du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, demander au titulaire de la convention de lui faire rapport sur tout accident ou incident. »

Article 17 du décret du 19 octobre 2006

Avant le 30 juin de chaque année, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires transmettent à l'EPSF un rapport sur la sécurité concernant l'année civile précédente. A partir de ces éléments, l'EPSF élabore un rapport relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et le transmet avant le 30 septembre au ministre chargé des transports, au bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre et à

l'Agence ferroviaire européenne.

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

« Chapitre IV : Agrément et certificat de sécurité. »

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Article 18 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

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

Le système de gestion de la sécurité explicite les règles, procédures et méthodes à mettre en oeuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité mentionnés à l'article 2. Il comporte un processus permettant de tirer profit de l'expérience acquise.

Article 19 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Chaque gestionnaire de l'infrastructure « est titulaire » d'un agrément de sécurité, délivré par l'EPSF pour une durée maximale de cinq ans, qui établit « son aptitude » à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.

La délivrance de l'agrément de sécurité vaut approbation du système de gestion de la sécurité établi par le titulaire et des dispositions prises ou à prendre pour son application en ce qui concerne notamment :
a) L'aptitude physique et professionnelle et la formation des personnels affectés aux tâches essentielles pour la sécurité ;
b) Le respect de la réglementation de sécurité ;

c) Le respect des règles techniques et de maintenance applicables à l'infrastructure du réseau ferré national ;
d) Le respect des règles techniques et d'entretien applicables aux véhicules utilisés par le titulaire et qui incombe à ce dernier dans l'exercice de ses missions, indépendamment des obligations de maintenance qui relèvent des missions de l'entité chargée de la maintenance ;
e) Le respect des dispositions des articles 27-1, 27-2 ou 27-3, pour les véhicules qu'il utilise.

Article 20 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès au réseau ferré national sans être titulaire d'un certificat de sécurité établissant son aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à l'exploitation des services de transport ferroviaire qu'elle entend réaliser sur ce réseau.

Le certificat de sécurité comprend deux parties.

La délivrance de la première partie, dite partie A, est subordonnée au respect de conditions relatives à l'organisation et à la mise en oeuvre par l'entreprise ferroviaire d'un système de gestion de la sécurité adapté à la nature et à l'importance des services de transport qu'elle souhaite assurer. Cette partie du certificat de sécurité est réputée acquise pour toute entreprise ferroviaire établie dans 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 et disposant déjà, pour des activités de transport ferroviaire équivalentes, d'un certificat de sécurité.

La délivrance de la seconde partie, dite partie B, est subordonnée à la justification qu'ont été prises ou que sont prévues les dispositions de nature à assurer, pour les types de services et les lignes du réseau ferré national faisant l'objet de la demande de certificat, le respect :
1° Des conditions relatives à l'aptitude et à la formation des conducteurs mentionnés au II de l'article 6 et des conditions relatives à la délivrance de leur attestation ;
2° Des conditions relatives à l'aptitude et à la formation des personnes affectées aux autres tâches essentielles pour la sécurité et des modalités relatives à leur

habilitation ;
3° De la réglementation de sécurité sur le réseau ferré national et ses modalités d'application ;
4° De la documentation d'exploitation prévue à l'article 10 ;
5° Des règles techniques et d'entretien qu'il incombe au titulaire du certificat de sécurité d'appliquer aux véhicules qu'il utilise, indépendamment des obligations de maintenance qui relèvent des missions de l'entité chargée de la maintenance ;
6° Des dispositions des articles 27-1, 27-2 ou 27-3, pour les véhicules qu'il utilise.

Article 21 du décret du 19 octobre 2006

Le certificat de sécurité est délivré par l'EPSF pour une durée maximale de cinq ans. Il est périmé si les services qu'il couvre n'ont pas effectivement commencé dans le délai d'un an suivant la date de sa délivrance.

Le titulaire d'un certificat de sécurité doit présenter une nouvelle demande s'il modifie de façon substantielle son système de gestion de la sécurité ou le service pour lequel le certificat a été délivré.

Article 22 du décret du 19 octobre 2006

Un certificat de sécurité délivré dans 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, à une entreprise ferroviaire pour la fourniture de services jusqu'à un point frontière peut valoir certificat de sécurité pour des services effectués sur des sections du réseau ferré national dont l'origine ou la destination est ce point frontière.

Ces sections sont définies par un arrêté du ministre chargé des transports qui précise en outre les modalités applicables.

Article 23 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Abrogé.

Article 24 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

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

Lors de l'instruction d'un certificat de sécurité, l'EPSF recueille l'avis « du gestionnaire de l'infrastructure » sur les éléments constitutifs de la partie B.

La modification d'un agrément de sécurité « ou d'un certificat de sécurité » en cours ne peut porter sur la durée de validité de l'acte.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités de demande et les conditions de délivrance de l'agrément de sécurité« et du certificat de sécurité. » Les modalités de leur renouvellement, de leur suspension, de leur retrait ou de leur restriction, et les modalités d'information de l'Agence ferroviaire européenne et, le cas échéant, de l'Etat qui a délivré la partie A du certificat.

Chapitre V : Formation, aptitudes.

Article 25 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Les conducteurs de trains mentionnés au II de l'article 6 circulant sur le réseau ferré national doivent justifier la détention des certificats d'aptitudes physique et psychologique prévus par le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains *(2)*.

La formation et l'évaluation des connaissances professionnelles requises pour permettre la délivrance aux conducteurs de l'attestation prévue au II de l'article 6 sont organisées soit par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure pour lequel la conduite de trains est réalisée, soit par un organisme agréé par l'EPSF

ou 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 suivant des exigences équivalentes à celles requises en France.

Les organismes de formation et d'évaluation des conducteurs sont agréés par l'EPSF 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 du réseau ferré national sont habilitées selon une procédure reconnue par l'EPSF.

Lorsque la reconnaissance de cette procédure n'est pas assurée 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 prononcée par l'EPSF 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 du réseau ferré national. Le contenu de ce dossier et les conditions et modalités de délivrance de cette reconnaissance sont fixés par un arrêté du ministre chargé des transports. Le conducteur, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure sont tenus de justifier, sur simple demande d'un agent de l'EPSF habilité à cet effet par son directeur général, la détention de l'attestation exigée par le II de l'article 6.

*(2) Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 article 2 2° : Le premier alinéa de l'article 25 entre en vigueur le 1er juin 2011 pour ce qui concerne le certificat d'aptitude physique des conducteur*s.

Article 26 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

L'arrêté prévu au V de l'article 6 définit les qualifications professionnelles que doivent détenir les personnes affectées aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite des trains. Il définit, en tant que de besoin, celles de ces tâches pour lesquelles les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure doivent fixer des conditions d'aptitude physique et psychologique minimales préalablement à

l'affectation des personnes concernées.

La formation requise pour l'habilitation de ces personnes couvre en particulier la connaissance de la partie utile des lignes du réseau ferré national 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.

Elle est organisée par l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure, qui justifie, dans le cadre de son système de gestion de sécurité, les dispositions qu'il met en œuvre pour définir le programme de la formation, la réaliser et en assurer la bonne exécution. Lorsque l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure fait appel à un organisme de formation agréé par l'EPSF, il n'a pas à justifier les modalités de réalisation et de suivi de la formation.L'agrément est délivré dans le respect d'un cahier des charges dont le contenu est défini par un arrêté du ministre chargé des transports. Cet arrêté fixe les conditions de délivrance de cet agrément.

Le titulaire d'un agrément« ou d'un certificat » justifie, sur simple demande de l'EPSF, de la détention d'une attestation de formation par toute personne affectée à une tâche essentielle pour la sécurité des circulations sur le réseau ferré national.

Article 27 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Lorsque la formation ou l'évaluation prévue aux articles 25 et 26 ne peut être assurée que par une seule entreprise, celle-ci fournit ces prestations moyennant une rémunération proportionnée au coût du service rendu et tenant compte d'un bénéfice raisonnable.

Chapitre VI : Maintenance des véhicules

Article 27-1 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

I. Au sens du présent décret, on entend par détenteur d'un véhicule ferroviaire la personne qui, propriétaire du véhicule ou ayant sur celui-ci un droit de disposition, l'exploite à titre de moyen de transport. Le détenteur est inscrit en tant que tel sur le registre d'immatriculation prévu à l'article 57-1.

II. Le détenteur d'un véhicule mentionné au deuxième alinéa de l'article 57 désigne une entité pour en assurer la maintenance.

L'entité chargée de la maintenance veille, par la mise en place des procédures prévues à l'article 5, à ce que le véhicule soit dans un état de marche assurant la sécurité, sans préjudice des obligations incombant aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure au titre de l'entretien des véhicules qu'ils utilisent. Elle veille à la bonne application du plan de maintenance du véhicule et tient à jour son carnet d'entretien. Le plan de maintenance est adapté aux conditions d'exploitation de chaque véhicule et tient compte du retour d'expérience.

L'entité chargée de la maintenance précise, en fonction de l'état du véhicule, les restrictions temporaires d'utilisation qui lui sont éventuellement applicables et en informe les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires d'infrastructure utilisateurs du véhicule.

Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure utilisateurs du véhicule communiquent à l'entité chargée de la maintenance les informations techniques d'exploitation nécessaires à la bonne réalisation de ses missions.

Article 27-2 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Lorsque l'objet de la maintenance est un wagon, l'entité prévue à l'article 27-1 doit être certifiée par un organisme habilité à cet effet dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.

Les conditions de certification de l'entité et les modalités d'habilitation de l'organisme certificateur sont déterminées conformément au système de certification adopté par la Commission européenne.

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

Article 27-3 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Lorsqu'une entreprise ferroviaire, « ou un gestionnaire d'infrastructure » assure directement, pour les wagons qu'il utilise à titre exclusif, les missions de maintenance définies à l'article 27-1, le certificat de sécurité « ou l'agrément de sécurité » dont il est titulaire vaut, sous le contrôle de l'EPSF, certification en sa qualité d'entité chargée de la maintenance.

Titre III : La sécurité des circulations sur les réseaux ferroviaires autres que le réseau ferré national.

Article 28 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

L'exercice d'activités ferroviaires sur les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national mentionnées au troisième alinéa de l'article 1er du présent décret est subordonné à l'obtention d'une autorisation portant sur la sécurité.

Cette autorisation est accordée, pour une durée limitée, par l'EPSF. « Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'EPSF sur la demande d'autorisation susmentionnée vaut décision de rejet. »

Un arrêté du ministre chargé des transports, pris dans les conditions prévues à l'article 4 du présent décret, précise, en tant que de besoin, les modalités particulières d'application des dispositions du titre II à ces réseaux ferroviaires en fonction de leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, notamment lorsque l'exploitation des services de transport n'est assurée que par une seule entité

également en charge de la gestion de l'infrastructure.

Cet arrêté peut prévoir que le règlement de sécurité de l'exploitation mentionné à l'article 3 est soumis par le responsable de la gestion de l'infrastructure à l'approbation de l'EPSF.

Article 29 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Une entreprise ferroviaire qui dispose d'un certificat de sécurité au titre de ses activités sur le réseau ferré national est autorisée à faire circuler des trains sur les lignes d'un réseau raccordé à celui-ci sur la seule production d'une déclaration transmise à l'EPSF et à la personne gérant les circulations sur ce réseau, par laquelle elle s'engage à respecter les consignes d'exploitation et les conditions techniques propres à ce réseau.

L'autorisation d'exploiter des services de transport sur un réseau raccordé au réseau ferré national vaut autorisation d'utiliser les voies de service et les voies d'embranchement, y compris les voies mères, du réseau ferré national directement raccordées à ce réseau sur la seule production d'une déclaration à l'EPSF et à « SNCF Réseau », par laquelle l'entreprise s'engage à respecter les prescriptions de la documentation d'exploitation relative à ces voies.

Lorsqu'elle est délivrée à une entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de marchandises, cette autorisation peut valoir, après consultation de « SNCF Réseau » et selon des modalités arrêtées par le ministre chargé des transports, certificat de sécurité sur le réseau ferré national jusqu'à des gares ou chantiers déterminés, selon les réseaux, par l'EPSF.

Titre IV : L'interopérabilité du système ferroviaire

Chapitre I : Dispositions générales.

Article 30 du décret du 19 octobre 2006

Les dispositions du présent titre s'appliquent :
1° A la définition, à la conception, à la construction, à la mise en service, au réaménagement, au renouvellement, à l'exploitation et à la maintenance des éléments du système ferroviaire dont la mise en exploitation commerciale est soumise à autorisation en application de l'article 43 ;
2° A la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité mentionnés à l'article 32 en vue de leur incorporation dans le système ferroviaire ;
3° Aux qualifications professionnelles et aux conditions de santé et de sécurité des personnels qui contribuent à l'exploitation et à la maintenance du système ferroviaire.

Article 31 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

I. Au sens du présent titre, on entend par :

1° **" Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse "** : la partie du système ferroviaire constituée par les infrastructures, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport construites ou aménagées pour être parcourues à grande vitesse, et les matériels roulants conçus pour circuler sur ce réseau ;

2° **" Système ferroviaire transeuropéen conventionnel "** : la partie du système ferroviaire constituée par les infrastructures, comprenant les lignes et les installations fixes du réseau transeuropéen de transport construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour circuler sur ce réseau ;

3° **" Interopérabilité "** : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains sur les lignes qu'il comporte en accomplissant les performances requises pour ces lignes ; cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;

4° **" Sous-systèmes "** : les subdivisions de nature structurelle ou fonctionnelle d'un système ferroviaire ;

5° **" Constituants d'interopérabilité "** : les composants élémentaires, groupes de composants, sous-ensembles ou ensembles complets de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, déterminés par les spécifications techniques d'interopérabilité ;

6° **" Exigences essentielles "** : les conditions, définies en annexe (non reproduite, consulter le fac-similé) au présent décret, que doivent satisfaire, selon le système ferroviaire auquel ils appartiennent, les sous-systèmes, les constituants d'interopérabilité et leurs interfaces ;

7° **" Spécifications européennes "** : les spécifications techniques communes, les agréments techniques européens ou les normes nationales transposant une norme européenne ;

8° **" Spécifications techniques d'interopérabilité "** : les spécifications que chaque sous-système ou, le cas échéant, partie de sous-système, et ses constituants doivent respecter pour satisfaire aux exigences essentielles ; les spécifications techniques d'interopérabilité, fixées au niveau communautaire, sont publiées au Journal officiel de l'Union européenne ;

9° **" Organismes habilités "** : les organismes désignés par les Etats membres pour mettre en oeuvre la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et la procédure de vérification " CE " des sous-systèmes ;

10° **" Réaménagement "** : les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ;

11° **" Renouvellement "** : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système à un sous-système ou partie de sous-système existants ne modifiant pas ses performances globales ;

12° **" 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 correcteur.

II. « II. - SNCF Réseau, en se fondant sur les informations transmises par le responsable de la gestion de l'infrastructure, qu'il n'appartient pas à SNCF Réseau de vérifier pour les réseaux relevant du titre III, établit et publie un registre de l'infrastructure, dont il a la charge. » Ce registre décrit les caractéristiques principales de chaque sous-système et partie de sous-système et la concordance entre celles-ci et les prescriptions des spécifications techniques d'interopérabilité applicables. Il comporte l'ensemble des paramètres techniques nécessaires à la définition des conditions techniques d'admission des circulations.

III. Le ministre chargé des transports précise par arrêté :
a) Les éléments constitutifs des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel ;
b) Les sous-systèmes des systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel ;
c) La procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et le contenu des déclarations "CE" correspondantes ainsi que la procédure de vérification " CE " des sous-systèmes et le contenu de la déclaration "CE" correspondante ;
d) Les critères minimaux requis des organismes habilités ;
e) Les modalités et les délais dans lesquels le registre de l'infrastructure est mis en œuvre, diffusé et tenu à jour.

Chapitre II : Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

Article 32 du décret du 19 octobre 2006

Les constituants d'interopérabilité destinés au système ferroviaire ne peuvent être détenus en vue de la vente, mis en vente, vendus ou employés sans être munis de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi décrite par l'arrêté prévu au c du III de l'article 31 du présent décret. Leur emploi doit être conforme à leur destination et leur installation et leur entretien doivent respecter les spécifications techniques qui leur sont applicables.

Article 33 du décret du 19 octobre 2006

Le fabricant d'un constituant d'interopérabilité ou son mandataire sur le territoire de l'un des Etats membres de la Communauté européenne établit la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi décrite par l'arrêté prévu au c du III de l'article 31 du présent décret, dès lors qu'il respecte les dispositions prévues par les spécifications techniques d'interopérabilité concernant ce constituant.

Lorsque les spécifications techniques d'interopérabilité le prévoient, le respect de ces spécifications est vérifié par l'organisme habilité auquel s'adresse le fabricant. Cet organisme établit, le cas échéant, un certificat de conformité.

Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet de réglementations transposant d'autres directives que celles du 23 juillet 1996 ou du 19 mars 2001 susvisées, la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences de ces autres réglementations.

Lorsque ni le fabricant ni son mandataire n'ont satisfait aux obligations prévues par les alinéas qui précèdent, 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 34 du décret du 19 octobre 2006

Toute personne qui a établi une déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi doit tenir les éléments justificatifs de cette déclaration à la disposition des agents chargés du contrôle mentionnés à l'article 26-2 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée.

Article 35 du décret du 19 octobre 2006

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 à l'article 33 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 dont les références ont été publiées au

Journal officiel de la République française ou muni d'une déclaration " CE " dont le contenu n'est pas conforme aux dispositions de l'arrêté prévu au c du III de l'article 31 du présent décret.

Chapitre III : Utilisation des constituants d'interopérabilité et mise en service des sous-systèmes de nature structurelle sur le réseau ferroviaire.

Article 36 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Le ministre chargé des transports peut accorder des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité en faveur d'un projet de sous-système nouveau ou d'un projet de renouvellement ou de réaménagement d'un sous-système existant lorsque le projet se trouve à un stade avancé de développement ou fait l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date de la publication de ces spécifications au Journal officiel de l'Union européenne.

Il en est de même lorsqu'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.

La demande de dérogation est adressée au ministre chargé des transports et à l'EPSF qui fait connaître son avis au ministre. « Elle comprend les éléments définis à l'annexe IX de la directive 2008/57/CE susvisée. »

Lorsque le ministre chargé des transports envisage de faire droit à la demande de dérogation, la Commission européenne en est préalablement informée et le dossier lui est communiqué.

« Le silence gardé pendant six mois par le ministre chargé des transports vaut décision de rejet. »

Article 37 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Il peut être dérogé aux spécifications techniques d'interopérabilité lorsque leur application risque de compromettre la viabilité économique d'un projet.

Cette dérogation peut également être accordée lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par les spécifications techniques d'interopérabilité sont incompatibles avec les caractéristiques techniques de la ligne existante.

La demande de dérogation est adressée, lors de la phase initiale de définition du projet, au ministre chargé des transports et à l'EPSF qui fait connaître son avis au ministre dans un délai de deux mois. « Elle comprend les éléments définis à l'annexe IX de la directive 2008/57/CE susvisée. »

S'il est favorable à l'octroi de la dérogation, le ministre chargé des transports transmet la demande dans un délai de trois mois à la Commission européenne. Il informe le demandeur de cette transmission ainsi que des suites que lui a données la Commission. Une demande non transmise dans ce délai est réputée rejetée. « Le silence gardé pendant six mois par le ministre chargé des transports vaut décision de rejet. »

Article 38 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Le ministre chargé des transports établit par arrêté les catégories de projets de renouvellement et de réaménagement dont la nature ou l'importance justifie que le demandeur lui adresse, ainsi qu'à l'EPSF, préalablement aux travaux, un dossier décrivant le projet et la mise en oeuvre des spécifications techniques d'interopérabilité dont l'application est envisagée.

Sur la base de ce dossier, le ministre peut, après avis de l'EPSF, décider quelles spécifications techniques d'interopérabilité ou parties de spécifications techniques d'interopérabilité devront être appliquées au projet si celui-ci n'appartient pas au système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. La décision est communiquée à la Commission européenne et aux autres Etats membres.

L'autorisation de mise en exploitation commerciale prévue par le titre V du présent décret est délivrée selon la procédure prévue à ce titre en cas de modification substantielle d'un système ou sous-système existant.

Article 39 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

S'il est constaté qu'un constituant d'interopérabilité muni de la déclaration " CE " de conformité ou d'aptitude à l'emploi, utilisé sur un réseau ferroviaire conformément à sa destination, risque de compromettre la satisfaction des exigences essentielles, l'EPSF prend, les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi sur les lignes concernées.

La Commission européenne et les Etats membres sont informés des mesures prises et de leurs motifs. Cette information fait notamment apparaître si le non-respect des exigences essentielles résulte de la mauvaise application des spécifications européennes ou de l'insuffisance de ces spécifications.

Article 40 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

S'il est constaté qu'un sous-système de nature structurelle muni de la déclaration " CE " de vérification ne respecte pas entièrement les dispositions du présent décret, notamment les exigences essentielles, l'EPSF peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

La Commission européenne est informée des vérifications complémentaires demandées et des raisons qui les justifient.

Cette information fait notamment apparaître si le non-respect des exigences essentielles à l'origine de la demande des vérifications complémentaires résulte d'une mauvaise application ou de l'insuffisance d'une spécification européenne.

Chapitre IV : Organismes habilités.

Article 41 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

Les organismes établis en France mettant en oeuvre les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi et de vérification précisées par les dispositions de l'arrêté prévu au c du III de l'article 31 du présent décretsont habilités à cette fin conjointement par les ministres chargés des transports et de l'industrie. Le numéro d'identification attribué à ces organismes par la Commission européenne est publié au Journal officiel de l'Union européenne et au Journal officiel de la République française.

L'habilitation est délivrée, après avis de l'EPSF, en fonction de critères définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de l'industrie qui comprennent les critères minimaux précisés par l'arrêté prévu au d du III de l'article 31 du présent décret. Elle indique les tâches pour lesquelles l'organisme est habilité.

Elle peut être retirée si le ministre chargé des transports et le ministre chargé de l'industrie constatent que cet organisme ne répond plus aux critères minimaux requis, après qu'il a été mis à même de présenter ses observations.

« Le silence gardé pendant deux mois sur une demande d'habilitation d'un organisme vaut décision de rejet »

Titre V : Conception et réalisation des systèmes de transport public ferroviaire

Chapitre I : Dispositions communes

Article 42 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

I. Le présent titre s'applique aux systèmes de transport public ferroviaire au sens de l'article 13-1 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée et à leurs sous-systèmes, destinés à être incorporés dans l'infrastructure d'un réseau mentionné au troisième alinéa de l'article 1er ou à être utilisés sur l'un de ces réseaux.

Pour les réseaux relevant du titre III du présent décret, un arrêté du ministre chargé des transports adapte, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent titre au regard des conditions spécifiques d'exploitation de ces réseaux, notamment en matière de vitesse des circulations qu'ils accueillent et de la nature des trafics autorisés.

Le présent titre ne s'applique ni aux véhicules qui effectuent exclusivement des circulations mentionnées au 2° de l'article 10, ni aux véhicules qui effectuent exclusivement des circulations à vocation historique ou touristique dans les conditions prévues au 3° de l'article 10, et qui bénéficient d'une autorisation au titre de la procédure prévue par le décret du 9 mai 2003 susvisé.

II. Au sens du présent titre, on entend par :
1° Sous-système nouveau, tout sous-système structurel qui n'a pas été mis en service sur le réseau considéré conformément aux règles applicables à la date de la mise en service ;
2° Véhicule, tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction ;
3° Modification substantielle d'un sous-système existant, toute modification nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité prévu à l'article 51 ou dans le dossier technique de sécurité prévu à l'article 54 ou 55 ou, en l'absence d'un tel dossier, toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du sous-système ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles.

Article 43 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Tout système ou sous-système nouveau est conçu, réalisé et, le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité après sa mise en œuvre soit au moins équivalent à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables.

Chapitre II : Procédure d'autorisation de mise en exploitation commerciale

Article 44 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

I. Sauf dans le cas prévu à l'article 56, la mise en exploitation commerciale d'un véhicule, d'un sous-système nouveau ou d'un sous-système substantiellement modifié est subordonnée à une autorisation délivrée par l'EPSF dans les conditions et selon les modalités définies au présent titre.

L'autorisation de mise en exploitation commerciale porte sur la sécurité et, le cas échéant, sur l'interopérabilité du véhicule ou sous-système en cause. Elle indique son domaine d'emploi et les prescriptions particulières d'exploitation qui lui sont applicables. Lorsque l'autorisation porte sur un véhicule, elle précise notamment l'ensemble de ses caractéristiques permettant de déterminer les lignes sur lesquelles il est apte à circuler, notamment son gabarit, son aptitude au " shuntage ", son équipement en système de contrôle-commande et signalisation, sa charge à l'essieu, la répartition linéaire de cette charge, le rapport entre la valeur de ses efforts latéraux sur la voie et sa charge statique.

L'autorisation précise également les prescriptions de maintenance permettant d'assurer la sécurité tout au long de la durée de vie du véhicule ou du sous-système. Ces prescriptions peuvent prendre la forme d'un plan de maintenance présenté dans la demande d'autorisation.

Toute modification du domaine d'emploi d'un véhicule ou sous-système se traduisant par la modification substantielle d'une des caractéristiques figurant dans l'autorisation de mise en exploitation commerciale nécessite une nouvelle

autorisation délivrée selon les modalités prévues à l'article 51 ou à l'article 55.

La mise en œuvre d'un plan de maintenance modifié par rapport à celui présenté dans la demande d'autorisation ne nécessite pas une nouvelle autorisation si ce plan modifié reste dans les limites techniques d'utilisation des organes critiques pour la sécurité et n'affecte pas les principes de contrôle de ces limites, identifiés dans le dossier de sécurité ou le dossier technique de sécurité.

II. Pour obtenir l'autorisation de mise en exploitation commerciale, le demandeur est tenu de recourir à un organisme qualifié agréé dans les conditions prévues à l'article 45 et, sauf dans les cas prévus aux articles 53, 54 et 55, de soumettre à l'EPSF les dossiers suivants :

a) Lorsque le projet concerne un véhicule :
1° A la fin des études de conception du projet, un dossier de conception de la sécurité ;
2° A la fin des travaux de réalisation, un dossier de sécurité ;

b) Pour les autres projets :
1° Dès la phase initiale de définition du projet, un dossier de définition de sécurité ;
2° Avant l'engagement des travaux de réalisation, un dossier préliminaire de sécurité ;

3° A la fin des travaux de réalisation, un dossier de sécurité.

III. L'EPSF fait connaître dans le mois suivant la réception de chaque dossier si celui-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis.A défaut, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

IV. Le dossier de conception de la sécurité ou le dossier de définition de sécurité est soumis pour avis à l'EPSF. En absence de notification de l'avis dans les quatre mois suivant la réception du dossier complet, l'avis est réputé émis.

V. Le dossier préliminaire de sécurité est soumis pour approbation à l'EPSF. Le dossier de sécurité est joint à la demande d'autorisation présentée pour décision à l'EPSF. « Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'EPSF vaut décision de refus, selon le cas, d'approuver le dossier préliminaire de sécurité ou d'autoriser la mise en exploitation commerciale. »

VI. 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.

Article 45 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

I. Dès la conception d'un véhicule ou d'un sous-système nouveau ou d'une modification substantielle d'un véhicule ou d'un sous-système existant puis au cours de la phase de réalisation, le responsable du projet recourt aux services d'un organisme qualifié agréé.

L'agrément de l'organisme qualifié est délivré par l'EPSF pour une durée au plus de cinq ans. « Le silence gardé pendant trois mois et deux semaines par l'EPSF vaut décision de refus d'agréer le demandeur. » Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions et les modalités de délivrance, de renouvellement, de restriction, de suspension et de retrait de cet agrément.

La qualification d'organisme habilité au sens du 9° du I de l'article 31 vaut agrément en tant qu'organisme qualifié pour évaluer la conformité d'un véhicule ou d'un sous-système nouveau ou substantiellement modifié aux spécifications techniques d'interopérabilité définies au 8° du I de l'article 31.

II. L'organisme qualifié agréé est chargé notamment d'évaluer, au besoin par des visites sur place, si la conception et la réalisation du véhicule ou du sous-système permettent à celui-ci de respecter, pendant toute la durée prévisible de son exploitation, l'objectif de sécurité mentionné à l'article 43 et l'objectif d'interopérabilité.

Lorsque plusieurs organismes qualifiés agréés interviennent pour une mission d'évaluation, l'un d'entre eux est chargé de coordonner leurs interventions. Il est seul compétent pour établir les rapports prévus par le présent titre.

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise le contenu de la mission de l'organisme qualifié agréé en fonction de la nature des projets et le contenu des rapports qui lui incombe en application du présent titre.

Article 46 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Le dossier de conception de la sécurité prévu à la fin des études de conception d'un véhicule 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 véhicule. Il est accompagné d'un rapport établi par l'organisme qualifié agréé.

Article 47 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

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 l'organisme qualifié agréé prévu à l'article 45.

L'EPSF peut préciser, dans l'avis qu'il émet sur ce dossier, les points particuliers liés à la sécurité à prendre en compte pour la conception et la réalisation du sous-système.

Article 48 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2 010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Le dossier préliminaire de sécurité présenté avant l'engagement des travaux de réalisation du projet est établi selon les mêmes modalités et finalités que celles prévues à l'article 46. Il est accompagné d'un rapport établi par un organisme qualifié agréé.

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs phases, l'EPSF 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.

Article 49 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

L'EPSF peut demander des études complémentaires qui sont nécessaires pour établir que le niveau de sécurité requis sera atteint.

L'EPSF 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.

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

Article 50 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Le demandeur informe l'EPSF de l'avancement des travaux. En cas d'écart par rapport aux dispositions contenues dans le dossier préliminaire de sécurité approuvé, il lui indique les tests et essais réalisés.L'EPSF peut demander des expertises, tests ou essais complémentaires.

Lorsque les écarts modifient substantiellement le projet ayant fait l'objet du dossier préliminaire de sécurité approuvé, le demandeur soumet à l'EPSF les expertises, 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 qualifié agréé.

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

Article 51 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n°2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

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

Le dossier de sécurité contient tous les documents nécessaires pour décrire le véhicule ou le sous-système ainsi que les principes d'exploitation et de maintenance. Il comprend, en tant que de besoin, la déclaration " CE " de vérification décrite au c du III de l'article 31, sous réserve, le cas échéant, des dérogations prévues aux articles 36 et 37. Pour les véhicules, le dossier comporte l'avis de l'EPSF sur le dossier de conception de la sécurité. Le dossier de sécurité est accompagné d'un rapport établi par un organisme qualifié agréé.

Article 52 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Lorsque la réalisation d'un projet comporte plusieurs phases, l'EPSF peut demander qu'un dossier de sécurité soit présenté pour chacune d'elles et délivrer une autorisation de mise en exploitation commerciale par phase.

Chapitre III : Procédures particulières d'autorisation de mise en exploitation ommerciale

Section 1 : Autorisation de sous-système ou de véhicule conforme à un type autorisé

Article 53 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un sous-système ou d'un véhicule délivrée en application des dispositions du chapitre 2 de l'article 54 ou de l'article 55 est regardée comme une autorisation de type.

Par dérogation aux dispositions du II de l'article 44, la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un sous-système ou d'un véhicule conforme au type autorisé est présentée sous la forme d'une déclaration attestant la conformité au type autorisé, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports. « Le silence gardé pendant quinze jours par l'EPSF sur cette demande d'autorisation vaut décision de rejet. »

Toutefois la procédure simplifiée prévue à l'alinéa précédent n'est pas applicable si le sous-système ou le véhicule faisant l'objet de la demande d'autorisation n'est pas conforme à la réglementation en vigueur à la suite des changements de celle-ci intervenus depuis la délivrance de l'autorisation de type.

L'EPSF transmet à l'Agence ferroviaire européenne l'ensemble des données nécessaires à la tenue par celle-ci du registre des types de véhicules autorisés.

Section 2 : Sous-système ou véhicule déjà autorisé dans un autre Etat

Article 54 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er et Décret n° 2015-143 du 10 février 2015, article 1er)

I. Par dérogation aux dispositions du II de l'article 44, et sous réserve du cas prévu à l'article 56, lorsqu'un sous-système ou un véhicule est déjà autorisé sur un réseau d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, la demande d'autorisation de sa mise en exploitation commerciale sur un réseau en France n'est subordonnée qu'à la production d'un dossier technique de sécurité comprenant notamment :
a) Une copie de l'autorisation dont bénéficie le sous-système ou le véhicule ;
b) Une description du sous-système ou du véhicule et son domaine d'utilisation prévu ;
c) Une étude des écarts éventuels avec les règles techniques et de sécurité françaises publiées et, en cas d'existence de tels écarts, une analyse démontrant l'absence d'incidence sur la sécurité ou l'interopérabilité et, à défaut, les mesures nécessaires pour réduire ces écarts ;
d) Un rapport établi par un organisme qualifié agréé.

Lorsque les types de véhicule sont conformes à toutes les spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes lors de leur mise en exploitation commerciale, pour autant que ces spécifications couvrent un nombre significatif d'exigences essentielles, l'étude des écarts ne porte que sur les points mentionnés comme points ouverts dans les spécifications techniques d'interopérabilité et relatifs à l'interface avec l'infrastructure, les points ayant fait l'objet d'une dérogation aux spécifications techniques d'interopérabilité et les points faisant l'objet de cas spécifiques français identifiés comme tels dans les spécifications techniques d'interopérabilité.

En outre, si le demandeur en apporte la justification, les règles suivies dans un des Etats membres dans lequel le sous-système ou le véhicule est déjà autorisé peuvent être considérées, au regard de l'objectif de sécurité, comme équivalentes à la réglementation française applicable.

A compter de l'adoption par la Commission européenne du document de référence comparant les règles techniques et de sécurité françaises avec celles d'un des Etats membres dans lequel le type de sous-système ou de véhicule est déjà autorisé, l'étude des écarts porte uniquement sur les aspects non reconnus équivalents par le document de référence, sauf si l'EPSF justifie, par une décision motivée, de l'existence d'un risque significatif pour la sécurité.

L'étude des écarts ne dispense pas de l'obligation de déterminer, comme cela est prévu au deuxième alinéa du I de l'article 44, le domaine d'emploi du sous-système ou du véhicule.

II. L'EPSF fait connaître dans le mois suivant la réception de chaque dossier si celui-ci comporte ou non l'ensemble des pièces et documents requis.A défaut, le dossier est réputé complet au terme de ce délai.

III. L'EPSF statue sur la demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale portant sur un sous-système relevant du présent article dans les conditions prévues au V de l'article 44.

« **IV.** a) Le silence gardé pendant trois mois par l'EPSF sur une demande relative à la conformité d'un véhicule aux spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes lors de la mise en exploitation commerciale lorsque celui-ci est déjà autorisé dans un Etat membre vaut décision d'acceptation après l'expiration des délais suivants :
« - quatre mois après la présentation du dossier ;
« - le cas échéant, deux mois après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'autorité nationale de sécurité ;
« - le cas échéant, deux mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité ;

« b) Le silence gardé pendant trois mois par l'EPSF sur les demandes relatives aux véhicules non mentionnés au a vaut décision d'acceptation après l'expiration des délais suivants :
« - deux mois après la présentation du dossier ;
« - le cas échéant, un mois après la fourniture de toute information complémentaire demandée par l'autorité nationale de sécurité ;
« - le cas échéant, un mois après la fourniture des résultats des essais demandés par l'autorité nationale de sécurité. »

V. Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise les modalités d'application du présent article, notamment le contenu et les modalités d'instruction des dossiers.

Section 3 : Modification substantielle d'un véhicule déjà autorisé

Article 55 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Par dérogation aux dispositions du II de l'article 44, la demande d'autorisation de modification substantielle d'un véhicule déjà autorisé n'est subordonnée qu'à la production d'un dossier technique de sécurité.

Ce dossier contient une copie de l'autorisation dont bénéficie déjà le matériel, décrit le type de véhicule, indique le domaine d'utilisation prévu et identifie les écarts éventuels avec les règles techniques et de sécurité publiées. Il comporte l'étude de ces écarts qui fait apparaître qu'ils n'ont pas d'incidence sur la sécurité ou, à défaut, présente les mesures nécessaires pour réduire ces écarts de façon à obtenir le niveau de sécurité requis. Il est accompagné du rapport d'un organisme qualifié agréé.

Les délais et procédures mentionnées aux III et V de l'article 44 sont applicables à la procédure d'autorisation visée au présent article.

Section 4 : Equivalence d'une autorisation délivrée dans un autre Etat avec l'autorisation de mise en exploitation commerciale en France

Article 56 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule délivrée 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 vaut autorisation de mise en exploitation commerciale en France au sens de l'article 44 à condition que :
a) Le véhicule y circule dans les conditions précisées par les spécifications techniques d'interopérabilité qui lui sont applicables ou sur des réseaux conformes à ces spécifications ;
b) Le véhicule soit conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité qui lui sont applicables.

Chapitre IV : Dossier de sécurité. (abrogé)

Chapitre V : Dispositions propres aux matériels roulants. (abrogé)

Titre V bis : Immatriculation des véhicules

Article 57 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Sans préjudice des dispositions prévues au titre V, aucun véhicule au sens du II de l'article 42 n'est autorisé à circuler sur un réseau ouvert au public s'il ne peut être identifié.

Les véhicules effectuant une activité de transport public sur les voies principales du réseau ferré national et de la partie française de la liaison fixe trans-Manche sont identifiés par l'apposition sur chaque véhicule d'un numéro européen attribué soit par l'EPSF lors de la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale, soit 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. Cette formalité incombe au demandeur de la première autorisation.

Les véhicules effectuant exclusivement l'une des activités mentionnées aux 1° et 2° de l'article 10 et celle des véhicules circulant sur les réseaux relevant du titre III ou sur des sections spécifiques du réseau ferré national définies par arrêté du ministre chargé des transports en fonction de leurs particularités techniques ou de leur enclavement par rapport au reste du réseau sont identifiés par l'apposition sur chaque véhicule, par son détenteur, d'une inscription dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du ministre chargé des transports. Cette formalité n'est pas requise lorsque le véhicule dispose d'un numéro européen.

Nota : Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 article 2 3° : Les conditions et les délais dans lesquels chaque véhicule en circulation à la date d'entrée en vigueur de l'article

57 est mis en conformité avec les nouvelles règles d'identification sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

Article 57-1 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Les données relatives aux véhicules mentionnés au deuxième alinéa de l'article 57 figurent dans un registre d'immatriculation établi et tenu à jour par l'EPSF ou 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.

Article 57-2 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

L'EPSF statue dans le délai de quinze jours sur toute demande de numéro européen de véhicule ou toute demande d'inscription ou de modification des données d'un véhicule dans le registre d'immatriculation.

L'inscription et la modification des données figurant dans le registre d'immatriculation ouvrent droit à la perception par l'EPSF d'une redevance dont le taux est unique pour chacun de ces services rendus.

Nota : Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 article 2 4° : Pour les demandes présentées avant le 1er janvier 2011 en application de l'article 57-2, le délai dont dispose l'EPSF pour statuer est d'un mois.

Article 57-3 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe :
a) Le fait pour une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure de faire circuler un véhicule en méconnaissance des dispositions de l'article 57 ou des dispositions relatives à son autorisation de mise en exploitation commerciale ;
b) Le fait pour le détenteur d'un véhicule de ne pas fournir les données requises pour

la tenue du registre d'immatriculation mentionné à l'article 57-1 ou de fournir des données erronées.

Article 57-4 du décret du 19 octobre 2006

(Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010, article 1er)

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités suivant lesquelles sont sollicités, attribués, modifiés et retirés les numéros européens de véhicule et les données devant figurer dans le registre d'immatriculation, les conditions de leur mise à jour et celles suivant lesquelles un véhicule immatriculé dans un autre Etat membre et bénéficiant d'une autorisation de mise en exploitation commerciale en France est inscrit au registre d'immatriculation.

Titre VI : Dispositions diverses et d'exécution.

Article 58 du décret du 19 octobre 2006

Sont abrogées les dispositions de forme législative, énumérées ci-après, intervenues dans des matières de caractère réglementaire :
- l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ;
- la loi du 26 mars 1897 ayant pour objet d'autoriser les dérogations à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 en ce qui concerne les clôtures et barrières de chemins de fer.

Article 59 du décret du 19 octobre 2006

A l'article 78 du décret du 22 mars 1942 susvisé, les mots : « de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 34 » sont remplacés par les mots : « infectes ou dangereuses ».

Article 60 du décret du 19 octobre 2006

Les dispositions du décret du 1er avril 1992 susvisé sont modifiées ainsi qu'il suit :

I. Les deuxième et troisième alinéas de l'article 1er sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Toutefois, sur les voies d'approche exploitées uniquement pour la desserte de l'embranchement, les règles relatives à la vitesse de marche des véhicules sont les règles d'exploitation du réseau ferré national.
« Au sens du présent décret, on entend par voie d'approche les voies situées entre les voies principales du réseau ferré national et l'enceinte de l'établissement. Les limites du domaine couvert par les voies d'approche sont fixées par des conventions passées entre Réseau ferré de France et l'embranché. »

II. Au dernier alinéa de l'article 2, les mots : « de la Société nationale des chemins de fer français » sont remplacés par le mot : « national ».

Article 61 du décret du 19 octobre 2006

Au 1 du titre II de l'annexe du décret du 19 décembre 1997 susvisé, sous la mention : « Décisions entrant dans le champ des compétences de la direction générale de l'industrie, des technologies de l'information et des postes » :

1° Sont supprimées les dispositions se rapportant au décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et au décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse ;

2° Sont ajoutées les dispositions suivantes :
« Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité du transport ferroviaire et à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires :

Article 62 du décret du 19 octobre 2006

I. Au A du titre II de l'annexe du décret du 19 décembre 1997 susvisé, sous la mention : « Mesures prises par les ministres chargés des transports et de l'industrie » :

1° Sont supprimées les dispositions se rapportant au décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996

relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et au décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse ;

2° Sont ajoutées les dispositions suivantes :
« Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité du transport ferroviaire et à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires :

II. Au B du titre II de la même annexe, sous la mention : « Mesures prises par le ministre chargé des transports » :

1° Sont remplacées les dispositions se rapportant au décret du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national par les suivantes :
« Décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national :

2° Sont ajoutées les dispositions suivantes :

« Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité du transport ferroviaire et à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires :

Article 63 du décret du 19 octobre 2006

Le décret du 7 mars 2003 susvisé est ainsi modifié :

I. Au 2° de l'article 4, les mots : « délivré par le ministre chargé des transports » sont remplacés par le mot : « valable ».

II. L'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 6. - Les demandeurs de licence satisfont à la condition de capacité professionnelle s'ils justifient qu'ils disposent des connaissances, de l'expérience et d'une organisation de gestion leur permettant d'exercer un contrôle opérationnel et une surveillance sûrs et efficaces du type de transport désigné dans la licence.
« Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités d'application du présent article et précise notamment la nature des informations exigées. »

III. Le cinquième alinéa de l'article 28 est remplacé par les dispositions suivantes :

« - à l'exercice du droit d'accès au réseau ».

Article 64 du décret du 19 octobre 2006

Le décret du 9 mai 2003 susvisé est ainsi modifié :

I. L'article 1er est complété par les mots : « ou les autres réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1er de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ».

II. Au premier alinéa de l'article 3, la référence à l'article 50 est remplacée par une référence à l'article 46.

III. Les articles 46 à 50 sont remplacés par un article 46 ainsi rédigé :

« Art. 46. - Le présent titre s'applique aux systèmes de transport public guidé dont les véhicules circulent pour une partie de leur parcours, sur le réseau ferré national ou sur un des réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1er de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et, pour l'autre partie, sur l'un des réseaux mentionnés au titre II.
« Ces systèmes sont soumis, pour la partie de leur parcours effectué sur le réseau ferré national ou sur un réseau présentant des caractéristiques d'exploitation comparables, aux dispositions réglementaires applicables à ces réseaux et, pour l'autre partie, à celles du titre II sous réserve des dispositions suivantes.
« Les missions confiées à l'expert ou organisme qualifié agréé sont assurées sur l'ensemble du parcours par le même expert ou organisme. Celui-ci vérifie notamment la cohérence d'ensemble du projet au point de vue de la sécurité.

« Les dossiers de définition de sécurité, les dossiers préliminaires de sécurité ainsi que les dossiers de sécurité sont envoyés par les préfets concernés à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire qui fait connaître son avis ou sa décision sur la partie concernant les réseaux pour lesquels il est compétent. »

IV. A l'article 56, après les mots : « le réseau ferré national », sont ajoutés les mots : « ou les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables. »

V. Au deuxième alinéa de l'article 70, les références aux articles 49 et 50 sont remplacées par une référence à l'article 46.

VI. Au troisième alinéa de l'article 70, les références aux articles 48, 49 et 50 sont remplacées par une référence à l'article 46.

Article 65 du décret du 19 octobre 2006

Le décret du 26 janvier 2004 susvisé relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre est ainsi modifié :

I. Le premier alinéa de l'article 20 est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'ouverture d'une enquête est décidée par le directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre à la demande, ou avec l'accord, du ministre chargé des transports. »

II. A l'article 20, il est inséré un deuxième alinéa ainsi rédigé :
« Toutefois, une enquête est effectuée par le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre après tout accident ferroviaire grave. En outre, le directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre peut décider d'effectuer une enquête après un événement grave qui, dans des circonstances voisines, aurait pu conduire à un accident ferroviaire grave. »

III. A l'article 23, les mots : « Sur la proposition du directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre » sont supprimés et les mots : « commissionnés par le ministre chargé des transports » sont remplacés par les mots : « commissionnés par le directeur du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre ».

Article 66 du décret du 19 octobre 2006

L'article 2 du décret du 28 mars 2006 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

I. Le a est remplacé par les dispositions suivantes :

« a) De délivrer, renouveler, restreindre, suspendre ou retirer les agréments, certificats et attestations de sécurité, les agréments d'experts ou d'organismes qualifiés, les agréments des centres de formation, de délivrer, restreindre, suspendre ou retirer les autorisations de réalisation, de modification substantielle et de mise en exploitation commerciale de systèmes et sous-systèmes de transport ferroviaire prévues à l'article 13-1 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée. »

II. A la fin du d, les mots : « à la sécurité ferroviaire » sont remplacés par les mots : « à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires ».

III. Après le g, sont ajoutées les dispositions suivantes :

« h) De demander la modification ou le retrait des règles d'exploitation spécifiques visées à l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et d'autoriser les circulations visées à cet article ;
« i) De définir les gares ou chantiers situés sur le réseau ferré national jusqu'auxquels une autorisation d'exploiter des services de transports de marchandises délivrée à une entreprise ferroviaire sur un réseau connecté peut valoir certificat de sécurité. »

Article 67 du décret du 19 octobre 2006

Sont abrogés :

1° L'article 10 du décret du 19 janvier 1934 susvisé ;

2° Les deuxième et troisième phrases du premier alinéa et le deuxième alinéa de l'article 1er ainsi que les articles 2 à 5, 7 à 72, 81 à 84, 87, 89, 94 et 96 du décret du 22 mars 1942 susvisé ;

3° Le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national ;

4° Le décret n° 2001-129 du 8 février 2001 portant transposition de la directive 96 / 48 / CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ;
5° Le titre III du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 susvisé sous réserve des dispositions du III de l'article 68 ;

6° Le décret n° 2005-276 du 24 mars 2005 relatif à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse.

Article 68 du décret du 19 octobre 2006

I. RFF et la SNCF disposent d'un délai expirant le 31 octobre 2007 pour déposer leur demande d'agrément de sécurité conformément aux dispositions de l'article 19.

II. La SNCF dispose d'un délai expirant le 30 avril 2007 pour déposer sa demande de certificat de sécurité conformément aux dispositions des articles 20 et 21.

III. Les demandes de renouvellement ou de modification d'un certificat de sécurité délivré par le ministre chargé des transports en application des dispositions en vigueur avant la publication du présent décret demeurent régies par ces dispositions si elles sont présentées avant le 1er mai 2007.

IV. Les entreprises titulaires d'une convention d'exploitation prévue à l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF disposent d'un délai expirant le 31 octobre 2007 pour déposer leur demande d'attestation de sécurité conformément aux dispositions de l'article 23 du présent décret.

V. Les certificats de sécurité, les agréments de centres de formation, les autorisations de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes délivrés par le ministre chargé des transports en application des dispositions en vigueur avant la date de publication du présent décret demeurent valables jusqu'à leur expiration. Ces actes sont modifiés, suspendus, retirés ou voient leur champ d'application restreint par le directeur général de l'EPSF selon les dispositions de l'article 8 du présent décret.

Article 69 du décret du 19 octobre 2006

Les dispositions du présent décret peuvent être modifiées par décret en Conseil d'Etat, à l'exception de celles des articles 3, 36, 37, 38 et 41, qui seront modifiées dans les conditions fixées par l'article 2 du décret du 15 janvier 1997 susvisé.

Article 70 du décret du 19 octobre 2006

Le Premier ministre et le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Par le Président de la République :
Jacques Chirac

Le Premier ministre,
Dominique de Villepin

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,
Dominique Perben

Annexe : Prévue au 6° du I de l'article 31 définissant les exigences essentielles applicables aux systèmes ferroviaires transeuropéens à grande vitesse et conventionnel

Source URL: *https://aida.ineris.fr/reglementation/decret-ndeg-2006-1279-191006-relatif-a-securite-circulations-ferroviaires-a*