

**Décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises**

NOR: DEVT1604918D

Version consolidée au 16 juin 2019

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu la convention relative aux transports internationaux ferroviaires, dite « COTIF », du 9 mai 1980 modifiée par le protocole de Vilnius du 3 juin 1999, notamment son appendice C relatif au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, dit « RID », ensemble l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment son article L. 231-1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1611-1 à L. 1614-3, L. 2221-1, L. 4321-1, L. 5351-2 et R. 1621-12 ;

Vu le code du travail, notamment ses articles L. 4121-1 à L. 4121-5 ;

Vu la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie, notamment son article 137 ;

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° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des systèmes de transport public guidés ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en date du 14 décembre 2016 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 12 janvier 2017 ;

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

Décrète :

## Chapitre Ier : Dispositions générales

### Article 1

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

Le présent décret fixe les règles de sécurité applicables au transport public de marchandises, hors de tout transport public de personnes, opéré sur :

1° Les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas cent kilomètres qui sont utilisées exclusivement pour le trafic de fret ;

2° Les voies ou groupes de voies locales permettant de desservir, sur des sites portuaires ou privés, des installations industrielles ferroviaires privées ou des terminaux portuaires.

Les voies ferrées portuaires des grands ports maritimes et des ports autonomes de Paris et Strasbourg relèvent du 2° sous réserve de la garantie du niveau de sécurité établie sur la base d'une analyse de risques conduite selon les modalités définies par le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 de la Commission européenne concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009.

Sont exclues les voies ferrées situées à l'intérieur des enceintes des établissements régis par le décret du 1<sup>er</sup> avril 1992 susvisé.

### Article 2

Au sens du présent décret, on entend par :

1° « Détenteur de l'infrastructure » : la personne ou l'entité propriétaire de l'infrastructure ou disposant d'un droit de disposition sur celle-ci, qui exploite ou fait exploiter cette infrastructure ;

2° « Détenteur du matériel roulant » : la personne ou l'entité propriétaire du matériel roulant ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ou fait exploiter ce matériel ;

3° « Embranché » : tout établissement raccordé au réseau ferré national tel que défini par l'article 2 du décret du 1<sup>er</sup> avril 1992 susvisé ;

4° « Entreprise ferroviaire » : une entreprise titulaire d'un certificat de sécurité ou d'une autorisation de sécurité prévue par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

5° « Etablissement public de sécurité ferroviaire » : l'établissement public de sécurité ferroviaire mentionné à l'article L. 2221-1 du code des transports ;

6° « Exploitant ferroviaire » : un gestionnaire de l'infrastructure ou un opérateur de transport ;

7° « Opérateur de transport » : une entreprise ferroviaire ou une entreprise effectuant des circulations ferroviaires de marchandises sur les infrastructures objet du présent décret ;

8° « 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 ;

9° « Chef de file » : le gestionnaire d'infrastructure désigné par le détenteur de l'infrastructure pour assurer la coordination de l'exploitation en cas de coexistence de plusieurs gestionnaires d'infrastructure ;

10° « Demandeur » : l'entité en charge du dépôt des dossiers de sécurité dans le cadre des travaux de construction ou de modification substantielle d'un système ou d'un sous-système ;

11° « Organisme d'inspection » : l'entité accréditée chargée d'auditer périodiquement l'application faite par les exploitants ferroviaires de leur système de gestion de la sécurité ;

12° « Infrastructure » : les voies ferrées, les ouvrages d'art et les installations techniques et de sécurité, notamment la signalisation aux passages à niveau ;

13° « Voies d'approche » : les voies situées entre les voies du réseau ferré national et l'enceinte de l'établissement raccordé ;

14° « Matériel roulant » : tout véhicule ferroviaire apte à circuler sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction ;

15° « Sous-systèmes » : les subdivisions de nature structurelle ou fonctionnelle d'un système ferroviaire ;

16° « Modification substantielle d'un système ou d'un sous-système » : toute modification nécessitant la reprise de la démonstration de sécurité exposée dans le dossier de sécurité prévu à l'article 11 ou, en l'absence d'un tel dossier, toute modification conduisant à un changement notable des fonctions de sécurité du système ou du sous-système ou nécessitant l'emploi de technologies nouvelles. Le caractère substantiel de la modification est apprécié par le demandeur ;

17° « Système de gestion de la sécurité » : l'ensemble de règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre en permanence les objectifs de sécurité.

### **Article 3**

Tout système ou sous-système nouveau est conçu, réalisé et, le cas échéant, modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité soit, après sa mise en œuvre, au moins

équivalent à celui résultant de la mise en œuvre des systèmes ou sous-systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables.

#### **Article 4**

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

Chaque exploitant ferroviaire élabore un système de gestion de la sécurité adapté à la nature des enjeux de sécurité de l'infrastructure et de son exploitation.

Ce système précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer, pendant toute la durée d'exploitation, la sécurité de circulation.

Il prévoit un dispositif permanent de contrôle interne portant sur son application et son adéquation aux enjeux de sécurité.

Il comprend le plan d'intervention et de sécurité établi dans les conditions prévues à l'article 24.

Il décrit les tâches de sécurité et les spécifications à mettre en œuvre pour leur exécution, notamment les mesures garantissant la compétence du personnel. Plus spécifiquement, les conducteurs reçoivent une formation adéquate et une habilitation dont le contenu et les modalités de délivrance sont fixées par le système de gestion de la sécurité.

Il peut intégrer des dispositions relatives à la sécurité du personnel.

Il peut se référer aux dispositions du décret du 1er avril 1992 susvisé si elles sont adaptées aux enjeux de sécurité et être intégré à toute démarche ou document relatif à la sécurité et à la protection du personnel, notamment ceux résultant des mesures et actions prises au titre des articles L. 4121-1 à L. 4121-5 du code du travail, permettant d'atteindre ces mêmes objectifs.

#### **Article 5**

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

I. - Lorsque l'exploitant ferroviaire est à la fois gestionnaire d'infrastructure et opérateur de transport, le système de gestion de la sécurité est unique.

II. - Sur les infrastructures objet du présent décret, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure peuvent appliquer le système de gestion de la sécurité déjà approuvé par l'établissement public de sécurité ferroviaire sur le réseau relevant de sa compétence en y apportant, le cas échéant, les compléments nécessaires.

III. - Le gestionnaire de l'infrastructure définit dans son système de gestion de la sécurité les consignes d'exploitation ainsi que les dispositions relatives à la gestion des interfaces avec les exploitants ferroviaires de la ligne et avec les autres gestionnaires d'infrastructure raccordés.

La partie du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure relative à la gestion des interfaces et aux consignes locales d'exploitation vaut règlement de sécurité de l'exploitation.

Ce règlement est soumis pour avis aux exploitants ferroviaires de la ligne et aux autres gestionnaires d'infrastructure raccordés.

A l'occasion de la mise en service d'une infrastructure nouvelle ou faisant l'objet d'une modification substantielle, ce règlement est approuvé par le préfet dans les conditions prévues à l'article 9 et s'impose aux exploitants ferroviaires de la ligne, dès sa notification par le gestionnaire d'infrastructure.

Dans les autres cas, les modifications du règlement de sécurité de l'exploitation s'imposent aux exploitants ferroviaires dès leur notification.

## **Chapitre II : Engagement des travaux et mise en service**

### **Section 1 : Procédure d'autorisation**

#### **Article 6**

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

L'engagement des travaux de construction ou de modification substantielle d'un système ou d'un sous-système, hors véhicule, est subordonné à l'approbation par le préfet du dossier préliminaire de sécurité défini à l'article 10.

Ce dossier est accompagné d'un rapport établi par l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques mentionné à l'article 12, lequel donne un avis favorable ou défavorable. Tout dossier préliminaire de sécurité assorti d'un avis défavorable de cet organisme est irrecevable. Si cet organisme assortit son avis favorable de recommandations, celles-ci doivent être prises en compte par le demandeur.

Lorsque l'infrastructure est raccordée au réseau ferré national ou à un autre réseau, l'avis du gestionnaire de ce réseau sur les conditions de raccordement est joint au dossier préliminaire de sécurité.

#### **Article 7**

Conformément à l'article L. 231-1 du code des relations entre le public et l'administration, le silence gardé par le préfet à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la réception du dossier complet vaut approbation du dossier préliminaire de sécurité.

Pendant l'instruction, le préfet peut demander des études complémentaires pour établir que le niveau de sécurité défini à l'article 3 sera atteint. Le délai d'instruction est alors suspendu jusqu'à la production de ces études.

Le préfet peut en outre suspendre à tout moment le délai d'instruction sur proposition du demandeur.

L'approbation du dossier préliminaire de sécurité par le préfet peut être assortie de prescriptions, portant notamment sur le suivi de la réalisation des travaux et les modalités de son information.

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

Le préfet peut décider de suspendre les travaux si le demandeur ne respecte pas les conditions auxquelles il a subordonné l'approbation du dossier préliminaire de sécurité.

### **Article 8**

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

A la fin des travaux de réalisation d'un système ou d'un sous-système, hors véhicule, pour obtenir l'autorisation de sa mise en service, le demandeur soumet au préfet le dossier de sécurité défini à l'article 11 et le règlement de sécurité de l'exploitation mentionné au III de l'article 5.

Le dossier de sécurité est accompagné d'un rapport établi par l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques. mentionné à l'article 12, lequel donne un avis favorable ou défavorable, accompagné, le cas échéant, d'observations qui ne remettent pas en cause la teneur de l'avis émis. Tout dossier de sécurité assorti d'un avis défavorable de cet organisme est irrecevable.

Lorsque l'infrastructure est raccordée au réseau ferré national ou à un autre réseau, l'avis du gestionnaire de ce réseau sur les conditions de ce raccordement est joint au dossier de sécurité.

### **Article 9**

Conformément à l'article L. 231-1 du code des relations entre le public et l'administration, le silence gardé par le préfet à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la réception du dossier complet vaut approbation du dossier de sécurité.

Pendant l'instruction, le préfet peut demander des études complémentaires pour établir que le niveau de sécurité défini à l'article 3 sera atteint. Le délai d'instruction est alors suspendu jusqu'à la production de ces études.

Le préfet peut en outre suspendre à tout moment le délai d'instruction sur proposition du demandeur.

L'autorisation de mise en service délivrée par le préfet vaut approbation du dossier de sécurité et du règlement de sécurité de l'exploitation.

## **Section 2 : Contenu des dossiers de sécurité**

### **Article 10**

Le dossier préliminaire de sécurité précise les objectifs de sécurité poursuivis et les méthodes qui seront appliquées pour les atteindre, en particulier le processus de gestion des risques et les principes de maintenance envisagés dont le respect permettra de maintenir le niveau de sécurité défini à l'article 3 pendant toute la période d'exploitation du système ou du sous-système.

### **Article 11**

Le dossier de sécurité décrit le système ou le sous-système tel qu'il a été réalisé en précisant les évolutions qui ont été éventuellement apportées au projet depuis le dépôt du dossier préliminaire de sécurité.

Il établit que toutes les obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier préliminaire de sécurité sont satisfaites et que les objectifs de sécurité qu'il poursuit seront respectés tout au long de la durée de l'exploitation du système ou du sous-système.

## **Section 3 : Evaluation de la sécurité par un organisme qualifié accrédité**

### **Article 12**

[Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212](#)

L'organisme d'évaluation de l'analyse des risques est chargé d'évaluer, au besoin par des visites sur place, si la conception et la réalisation d'un système ou d'un sous-système permettent, pendant toute la durée prévisible de son exploitation, de respecter l'objectif de sécurité mentionné à l'article 3.

L'évaluation de la sécurité de la conception et de la réalisation d'un système ou d'un sous-système est confiée à un seul organisme.

Dans l'exercice de ses missions, cet organisme est indépendant et ne peut pas avoir été impliqué dans la conception, la fabrication, la construction et la commercialisation du système ou du sous-système qu'il est chargé d'évaluer.

## Chapitre III : Exploitation de l'infrastructure

### Section 1 : Dispositions générales

#### Article 13

Le gestionnaire de l'infrastructure assure la coordination de l'exploitation.

En cas de coexistence de plusieurs gestionnaires d'infrastructure, le détenteur de l'infrastructure désigne un chef de file.

#### Article 14

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

Sous réserve de la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses et sauf dispositions spécifiques contraires prévues dans le système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure, sont autorisés à circuler sur l'infrastructure régie par le présent décret :

1° Les matériels roulants en exploitation sur l'infrastructure à la date d'entrée en vigueur du présent décret ;

2° Les matériels roulants identifiés selon les modalités prévues à l'article 180 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 ;

3° Les matériels roulants conformes à un type déjà autorisé selon les modalités prévues à l'article 177 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.

Le gestionnaire de l'infrastructure autorise la circulation des matériels roulants non mentionnés aux 1° à 3° après vérification de leur niveau de sécurité et de leur compatibilité avec l'infrastructure concernée.

#### Article 15

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

I. - Les matériels roulants régis par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 sont maintenus dans les conditions fixées aux articles 50 à 52 de ce décret.

II. - Les autres matériels roulants sont maintenus soit par l'exploitant ferroviaire qui applique les mesures de maintenance figurant dans son système de gestion de la sécurité, soit par une entité chargée de l'entretien définie au 13° de l'article 2 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019.

## **Article 16**

Modifié par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

Lorsque l'infrastructure concernée présente des interfaces avec le réseau ferré national ou un autre réseau, les gestionnaires d'infrastructure concernés concluent une convention qui précise notamment les modalités techniques du raccordement et les règles d'exploitation.

S'agissant des voies ferrées portuaires, les obligations énoncées au premier alinéa sont remplies par la conclusion de la convention de raccordement prévue à l'article R.5352-1 du code des transports.

Dans l'attente de la signature de cette convention, des mesures transitoires d'exploitation permettent les circulations d'une infrastructure à l'autre, pour une durée limitée et dans le respect du niveau de sécurité de chacune des infrastructures.

## **Section 2 : Contrôle interne et audit externe du système de gestion de la sécurité**

### **Article 17**

Conformément à l'article 4, les exploitants ferroviaires prévoient, dans leur système de gestion de la sécurité, les modalités de contrôle interne. Ce contrôle porte sur l'application et l'adéquation de ce système aux enjeux de sécurité.

Pour justifier de l'effectivité de ce contrôle, l'exploitant ferroviaire conserve une documentation appropriée durant une période minimale de trois ans. Cette documentation est tenue à la disposition du préfet.

Elle peut également être intégrée à une démarche de contrôle plus globale permettant d'atteindre les mêmes objectifs, notamment celle mise en œuvre en matière de sécurité et de protection du personnel.

### **Article 18**

L'audit externe porte sur l'effectivité du contrôle interne ainsi que sur l'application et l'adéquation du système de gestion de la sécurité aux enjeux de sécurité.

Il fait l'objet d'un rapport de l'organisme d'inspection mentionné à l'article 19. Ce rapport est tenu à la disposition du préfet.

L'exploitant ferroviaire prend les mesures appropriées pour que l'organisme d'inspection ait accès aux dossiers et aux sites nécessaires à l'exécution de ses missions.

## **Article 19**

Chaque exploitant ferroviaire désigne un organisme d'inspection accrédité dans les conditions mentionnées à l'article 20 chargé de réaliser l'audit externe prévu à l'article 18.

Par dérogation au premier alinéa, sont exonérés de cette obligation :

1° Les exploitants ferroviaires chargés d'une infrastructure présentant un faible niveau de risques ;

2° Les entreprises ferroviaires qui s'engagent auprès du gestionnaire d'infrastructure à respecter les dispositions de leur système de gestion de la sécurité approuvé par l'établissement public de sécurité ferroviaire ainsi que les dispositions du système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure relatives à la gestion des interfaces et aux consignes locales d'exploitation. Ces entreprises sont également dispensées de la production d'une documentation spécifique à l'infrastructure considérée.

## **Article 20**

Les organismes d'inspection sont accrédités par l'instance nationale d'accréditation selon la norme NF pertinente ou toute version équivalente et selon les compétences spécifiques exigées pour l'évaluation de l'effectivité du contrôle interne, de l'application du système de gestion de la sécurité et de son adéquation aux enjeux de sécurité.

Chaque organisme transmet annuellement au ministre chargé des transports un rapport portant sur son activité d'évaluation des systèmes de gestion de sécurité et l'informe des conclusions qu'il tire de cette activité. Une copie de ce rapport est transmise à l'instance nationale d'accréditation.

## **Article 21**

La périodicité de l'audit externe est de trois ans maximum.

Le premier audit externe que doit diligenter un nouvel exploitant ferroviaire sur une infrastructure existante ou un exploitant sur une infrastructure nouvelle ou substantiellement modifiée a lieu dans les six mois qui suivent le début de l'exploitation. Cet audit prend en compte les observations qui ont éventuellement été émises par l'organisme qualifié accrédité en application du deuxième alinéa de l'article 8.

Lorsqu'une infrastructure relevant d'une autre réglementation relative à la sécurité des circulations vient à être soumise aux obligations du présent décret et que le gestionnaire de l'infrastructure n'a pas changé, le premier audit a lieu avant l'expiration d'un délai de trois ans.

## **Article 22**

Lorsque l'organisme d'inspection constate un manquement grave à la réglementation ou un risque grave ou imminent pour la sécurité des circulations, il en avise immédiatement le préfet.

Lorsque cet organisme estime nécessaire une intervention de l'exploitant ferroviaire à raison de points de fragilités ou de non-conformité à la réglementation, l'exploitant ferroviaire lui rend compte de son action dans le délai prescrit. En l'absence de compte rendu ou au cas où l'action entreprise serait jugée insuffisante par cet organisme, ce dernier peut mettre en œuvre les dispositions du premier alinéa.

## **Article 23**

Le préfet peut à tout moment exiger la réalisation d'un audit externe par un organisme d'inspection aux frais de l'exploitant ferroviaire, lorsqu'il existe un doute sérieux sur l'application du système de gestion de la sécurité ou sur son adéquation aux enjeux de sécurité.

Il peut faire procéder à tout moment à des visites de contrôle des exploitants ferroviaires aux fins notamment de vérifier le respect des dispositions du système de gestion de la sécurité.

Les agents effectuent ces visites dans les conditions fixées par les dispositions du titre Ier du livre VII de la première partie de la partie législative du code des transports. Ils peuvent demander communication de tous documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement de ces vérifications.

Le préfet peut interdire, restreindre ou suspendre les circulations sur les voies ferrées lorsqu'il existe un risque grave ou imminent pour la sécurité des circulations ou un manquement grave à la réglementation.

### **Section 3 : Gestion des accidents ou incidents graves et des situations d'urgence**

## **Article 24**

Le gestionnaire de l'infrastructure gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent.

Il établit à cet effet un plan d'intervention et de sécurité, en concertation avec les autorités administratives compétentes, sur la base des renseignements fournis par les exploitants ferroviaires.

Le plan d'intervention et de sécurité définit, compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels des exploitants ferroviaires. Il prévoit également les modalités de coordination de leurs actions et de l'information du préfet.

Ce plan est transmis au préfet intéressé ainsi qu'à chaque exploitant ferroviaire concerné. Il peut être fusionné avec tout autre plan poursuivant le même objet et imposé par d'autres dispositions législatives ou réglementaires, notamment le plan d'urgence interne prévu pour l'application de l'appendice C à la convention internationale relative aux transports internationaux ferroviaires susvisée.

### **Article 25**

En cas d'accidents ou d'incidents graves définis par arrêté du ministre chargé des transports, les exploitants ferroviaires mettent en œuvre le plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 24 et prennent les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement. Ils en informent sans délai le préfet et le bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre dans les conditions prévues à l'article R. 1621-12 du code des transports.

Indépendamment de la réglementation applicable au transport de marchandises dangereuses, l'exploitant ferroviaire adresse au préfet, dans un délai de deux mois à compter de sa survenance ou de sa découverte, un rapport circonstancié sur l'événement mentionné au premier alinéa. Ce rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement ainsi que les risques potentiels qu'il induit. Il indique les enseignements qui en ont été tirés et les mesures qui ont été prises afin d'éviter son renouvellement.

Le préfet peut, le cas échéant, demander à l'exploitant de soumettre à ses frais cette analyse à un organisme d'inspection.

## **Chapitre IV : Dispositions diverses**

### **Article 26**

Lorsque l'infrastructure excède les limites territoriales d'un département, le préfet du département sur lequel se situe la plus grande longueur de cette infrastructure coordonne, en lien avec les préfets des autres départements concernés, l'ensemble des attributions dévolues par le présent décret au préfet du département où est implantée l'infrastructure.

Le ministre chargé des transports peut déroger au principe énoncé au premier alinéa en confiant ces attributions au préfet d'un autre département.

### **Article 27**

Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile précise les modalités d'application des chapitres Ier et III du présent décret.

## **Chapitre V : Dispositions transitoires et finales**

### **Article 28**

Le présent décret entre en vigueur le 1er avril 2017.

### **Article 29**

Par dérogation aux dispositions de l'article 28 :

1° Pour les exploitants ferroviaires chargés de la circulation sur les voies d'approche des établissements embranchés :

a) L'obligation prévue à l'article 4 entre en vigueur le 1er avril 2019 ;

b) Le premier audit externe prévu aux articles 18 et 21 portant sur l'infrastructure exploitée à la date d'entrée en vigueur du présent décret est réalisé dans les trois ans suivant la date du 1er avril 2019 ;

2° Pour les autres exploitants :

a) L'obligation prévue à l'article 4 entre en vigueur le 1er juillet 2017 ;

b) Le premier audit externe prévu aux articles 18 et 21 portant sur l'infrastructure exploitée à la date d'entrée en vigueur du présent décret est réalisé dans les trois ans suivant la date du 1er juillet 2017.

### **Article 30**

Les projets qui font l'objet d'un contrat de maîtrise d'œuvre signé avant la date d'entrée en vigueur du présent décret sont présumés satisfaire aux exigences des articles 6 à 9 et ne sont pas soumis aux approbations et autorisations qu'ils prévoient.

### **Article 31**

Par dérogation à l'article 20 et jusqu'au 1er janvier 2019, sont également autorisés à exercer l'activité d'organisme d'inspection les organismes agréés par le ministre chargé des transports. Cet agrément est délivré pour une durée d'un an non renouvelable sur la base des éléments suivants :

1° Les informations nécessaires pour identifier le demandeur (identité du responsable ou raison sociale, numéro de K bis, statuts, adresse...) ;

2° Une attestation d'examen de recevabilité du système de qualité de l'organisme délivrée par l'instance nationale d'accréditation au titre de la norme NF EN ISO CEI 17020 mentionnant précisément la portée de l'accréditation de l'organisme ;

3° L'engagement de l'organisme d'inspection de respecter l'ensemble des dispositions du dossier transmis à l'organisme d'accréditation.

L'agrément peut être retiré si l'instance nationale d'accréditation constate, lors de l'évaluation de l'organisme, qu'il ne satisfait pas aux conditions auxquelles est subordonné l'octroi de l'accréditation. Les audits externes réalisés par cet organisme sous agrément ministériel jusqu'au retrait de l'agrément restent toutefois valables.

### **Article 31-1**

Créé par Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 – art. 212

Pour les exploitants ferroviaires chargés de la circulation sur les voies ferrées portuaires, l'obligation prévue à l'article 4 entre en vigueur le 31 décembre 2020.

### **Article 32**

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 30 mars 2017.

Bernard Cazeneuve

Par le Premier ministre :

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,  
Ségolène Royal

Le ministre de l'intérieur,  
Matthias Fekl

Le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche,  
Alain Vidalies