

**Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux
de transport ferroviaire de voyageurs**

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de la transition écologique,

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

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

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

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

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 2201-1 ;

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

Vu le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 3 février 2022 ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des transports en date du 17 mars 2022 ;

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

Décète :

Chapitre I^{er} : Dispositions générales (Articles 1 à 6)

Article 1

Le présent décret s'applique aux infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs ou de transport de voyageurs et de marchandises, mentionnées au 6° de l'article 1er du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, désignées par le ministre chargé des transports conformément à l'article 3 du présent décret, ainsi qu'aux véhicules utilisés sur ces infrastructures.

Article 2

Les dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé sont applicables aux infrastructures et aux véhicules relevant du présent décret, à l'exception des articles 1er, 5, 7 à 11, 16, 18, 19, 33, 38, 39, 55, 63, 66, 68, 71, 72, 75 à 77, 80, 81, 83 à 86, 89, 91, 128, 131, 135, 138, 157, 161, 163, 165, 168, 169, 171, 173, 179 à 184, 188, 193, 195 et 212 à 220.

Article 3

Au sens du présent décret, on entend par « détenteur de l'infrastructure » l'entité propriétaire de l'infrastructure ou disposant d'un droit de disposition sur celle-ci, qui exploite ou fait exploiter cette infrastructure.

Le détenteur d'une infrastructure mentionnée à l'article 1er du présent décret peut demander que celle-ci relève du présent décret. Il adresse une demande en ce sens au ministre chargé des transports et à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui fait connaître son avis au ministre.

Un arrêté du ministre chargé des transports définit les informations à fournir, les modalités de dépôt de la demande ainsi que ses modalités d'instruction.

Le ministre chargé des transports désigne les infrastructures par arrêté.

Article 4

Pour les articles du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé rendus applicables par l'article 2 du présent décret, à l'exception de l'article 54, les références aux spécifications techniques d'interopérabilité doivent être lues comme des références aux parties des spécifications techniques d'interopérabilité reprises au titre de la réglementation nationale.

Les parties des spécifications techniques d'interopérabilité reprises au titre de la réglementation nationale sont précisées par les arrêtés du ministre chargé des transports mentionnés aux articles 3 et 4 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé.

Article 5

La conformité d'un sous-système aux exigences essentielles mentionnées à l'article L. 2201-1 du code des transports peut être établie par la démonstration de la conformité de ce sous-système aux documents ayant valeur de « moyens acceptables de conformité » publiés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et mentionnés à l'article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 susvisé.

Article 6

Les dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, rendues applicables par l'article 2 du présent décret, ne s'appliquent pas en tant qu'elles sont relatives aux compétences de l'Agence et aux obligations envers l'Agence ou envers les autorités nationales de sécurité autres que l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Chapitre II : Exigences relatives à la sécurité ferroviaire (Articles 7 à 24)

Section 1 : Exigences relatives au niveau de sécurité (Article 7)

Article 7

Toute nouvelle installation fixe ou tout nouveau véhicule ou toute partie d'une installation fixe ou d'un véhicule existants est conçu, réalisé, intégré, exploité, maintenu et modifié de telle sorte que le niveau global de sécurité de la ligne à l'égard des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit au moins équivalent au niveau de sécurité existant, ou à celui de lignes assurant des services comparables.

Pour toute nouvelle autorisation, cette équivalence est démontrée en utilisant les principes d'évaluation des risques du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé.

Section 2 : Exigences relatives au gestionnaire d'infrastructure (Articles 8 à 9)

Article 8

Tout gestionnaire de l'infrastructure doit être titulaire d'un agrément de sécurité délivré par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire conformément aux dispositions du présent décret ou aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé.

L'agrément de sécurité établit l'aptitude du gestionnaire de l'infrastructure à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la conception, à la réalisation, à l'entretien et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.

Lorsque l'agrément de sécurité a été délivré conformément aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, le gestionnaire d'infrastructure titulaire de cet agrément réalise une évaluation des risques conformément au règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013

susvisé afin de déterminer si les caractéristiques techniques et l'exploitation de l'infrastructure relevant du présent décret impliquent de modifier significativement son système de gestion de la sécurité et nécessitent une nouvelle demande d'agrément de sécurité. Si l'évaluation des risques conclut qu'une nouvelle demande n'est pas nécessaire, le gestionnaire d'infrastructure en informe l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et l'agrément de sécurité délivré conformément au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé est considéré comme étant valable au titre du présent décret.

Article 9

Le gestionnaire d'infrastructure est responsable de la publication et de la mise à jour des valeurs des paramètres de réseau de chaque sous-système ou partie de sous-système concernés correspondant aux caractéristiques de l'infrastructure telles que définies par le règlement d'exécution (UE) 2019/777 du 16 mai 2019 susvisé.

Ces valeurs sont utilisées par l'entreprise ferroviaire, en combinaison avec les valeurs indiquées dans l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule pour vérifier la compatibilité technique entre le véhicule et l'itinéraire, ou par le gestionnaire d'infrastructure pour ses propres trains.

Section 3 : Exigences relatives aux entreprises ferroviaires (Articles 10 à 13)

Article 10

Une entreprise ferroviaire ne peut avoir accès à l'infrastructure ferroviaire sans être titulaire d'un certificat de sécurité unique délivré conformément aux dispositions du présent décret ou aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé.

Lorsque le certificat de sécurité unique a été délivré conformément aux dispositions du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, l'entreprise ferroviaire titulaire de ce certificat réalise une évaluation des risques conformément au règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé afin de déterminer si les caractéristiques techniques et l'exploitation des infrastructures relevant du présent décret impliquent de modifier significativement son système de gestion de la sécurité et nécessitent qu'elle dépose une demande d'extension du domaine d'exploitation de son certificat de sécurité unique telle que mentionnée à l'article 13.

Si l'évaluation des risques conclut qu'une nouvelle demande n'est pas nécessaire, l'entreprise ferroviaire saisit l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et lui transmet les documents composant l'évaluation des risques ainsi que le système de gestion de la sécurité incluant les modifications envisagées.

Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire est d'accord avec la conclusion de l'évaluation des risques, il délivre une autorisation permettant à l'entreprise ferroviaire d'exploiter les infrastructures concernées soumises au présent décret.

Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire est en désaccord avec la conclusion de l'évaluation des risques ou en cas de silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de quatre mois suivant la réception du dossier complet comportant les documents composant l'évaluation des risques, l'entreprise ferroviaire sollicite l'extension du domaine d'exploitation de son certificat de sécurité unique mentionnée à l'article 13 pour avoir accès à l'infrastructure ferroviaire.

Article 11

Lorsqu'il est délivré par l'autorité nationale de sécurité d'un autre 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 ou par l'Agence, le certificat de sécurité unique est également valide sans extension du domaine d'exploitation pour les entreprises ferroviaires fournissant des services sur une section frontière sur le territoire national après l'autorisation de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire mentionnée à l'article 10.

Article 12

Dans sa demande de certificat de sécurité unique, l'entreprise ferroviaire précise le type et la portée des activités ferroviaires couvertes et le domaine d'exploitation envisagé.

La demande de certificat de sécurité unique est accompagnée d'un dossier attestant :

- 1° De l'établissement d'un système de gestion de la sécurité conformément aux articles 40 à 47 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé applicables au titre du présent décret ;
- 2° Du respect des exigences de sécurité pertinentes définies par la réglementation nationale.

Article 13

Lorsque l'entreprise ferroviaire, titulaire d'un certificat de sécurité unique délivré conformément aux dispositions du présent décret, souhaite étendre son domaine d'exploitation à une ou des infrastructures soumises aux dispositions du présent décret, elle soumet à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire les documents complémentaires pertinents concernant le domaine d'exploitation supplémentaire.

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

Section 4 : Exigences relatives aux véhicules (Articles 14 à 21)

Article 14

Un véhicule ne peut circuler sur les infrastructures relevant du champ d'application du présent décret qu'après avoir reçu l'autorisation de mise sur le marché délivrée conformément aux dispositions du présent décret par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Article 15

L'autorisation par type de véhicule est délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire conformément à la procédure prévue aux articles 17, 18, 23 et 24 du présent décret et 158 à 160, 162, 164, 166, 167 et 172 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé applicables au titre du présent décret.

Article 16

Lorsque le véhicule dispose d'une autorisation par type délivrée conformément aux articles 157 à 172 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, celle-ci demeure valable et le demandeur sollicite une extension de cette autorisation par type pour le domaine d'utilisation relevant du présent décret.

Article 17

Aucun véhicule n'est autorisé à circuler lorsqu'il est offert des capacités d'infrastructure, s'il ne peut être identifié dans un registre des véhicules tenu à jour par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et accessible au Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre, ainsi que, pour l'exercice de leurs missions, à l'Autorité de régulation des transports, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, et aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre.

Article 18

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire attribue à chaque véhicule, lors de son enregistrement, un numéro d'immatriculation. Ce numéro est inscrit sur chaque véhicule.

Article 19

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités suivant lesquelles sont sollicités, attribués, modifiés et retirés les numéros d'immatriculation, les données devant figurer dans le registre d'immatriculation, ainsi que les conditions de leur mise à jour, les conditions de validité des

numéros d'immatriculation attribués dans le cadre du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, et définit le contenu du registre des véhicules.

Article 20

Lorsque l'Etablissement public de sécurité ferroviaire constate, dans le cadre du processus de surveillance prévu aux articles 25 et suivants du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé applicables au titre du présent décret, qu'un véhicule ou un type de véhicule ne satisfait pas à l'une des exigences essentielles applicables, il en informe les entreprises ferroviaires utilisant le véhicule ou le type de véhicule et leur demande de prendre les mesures correctrices nécessaires pour mettre le ou les véhicules en conformité.

Article 21

Dans les situations mentionnées à l'article 194 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé applicable au titre du présent décret, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, après un examen de l'efficacité de toute mesure prise pour remédier au risque grave pour la sécurité, peut décider de retirer ou de modifier l'autorisation lorsqu'il est prouvé qu'il n'était pas satisfait à une exigence essentielle au moment de la délivrance de l'autorisation.

Section 5 : Exigences relatives aux installations fixes (Article 22)

Article 22

Les sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » disposant d'une autorisation de mise en service délivrée conformément aux dispositions de l'article 197 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé sont réputés satisfaire à l'exigence de disposer d'une autorisation de mise en service dans le cadre du présent décret.

Section 6 : Dispositions relatives aux diverses autorisations requises (Articles 23 à 24)

Article 23

Le silence gardé pendant quatre mois par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sur une demande de dérogation aux règles nationales, d'agrément de sécurité, de certificat de sécurité unique ou d'extension du domaine d'exploitation d'un certificat unique, d'autorisation de mise sur le marché ou d'extension d'autorisation de mise sur le marché, d'autorisation par type de véhicule, d'autorisation de mise en service ou d'approbation du dossier préliminaire de sécurité mentionné à l'article 199 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé applicable au titre du présent décret vaut décision de rejet.

En cas de silence gardé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire pendant plus de quatre mois suivant la réception du dossier de présentation du projet mentionné à l'article 200 du

décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé applicable au titre du présent décret, une nouvelle autorisation de mise en service délivrée selon les dispositions des articles 198 et 199 du même décret applicables au titre du présent décret est requise.

Ces délais ne courent qu'à compter du moment où le dossier est complet. L'Etablissement public de sécurité ferroviaire fait connaître dans un délai d'un 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.

Article 24

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités de demande, de renouvellement, de suspension, de retrait, de restriction et les conditions de délivrance du certificat de sécurité unique, de l'autorisation de mise sur le marché et de l'autorisation par type.

Chapitre III : Dispositions diverses (Articles 25 à 27)

Article 25

L'article 2 du décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 susvisé est ainsi modifié :

1° Au a bis, après les mots : « système ferroviaire », sont ajoutés les mots : « et dans le cadre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

2° Au a quater, après les mots : « dispositions réglementaires », sont ajoutés les mots : « ainsi qu'à l'article 6 de ce même décret rendu applicable au titre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs ».

Article 26

Le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 susvisé est ainsi modifié :

1° A la fin de l'article 1er du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 susvisé, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 7° Ceux relevant exclusivement du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs. » ;

2° A l'article 49, après les mots : « 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ou le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

3° A l'article 50, après les mots : « 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « susmentionné ou du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

4° A l'article 51, après les mots : « 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « susmentionné ou du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

5° A l'article 52-1, après les mots : « 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « susmentionné ou du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

6° A l'article 52-2, après les mots : « l'article 170 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « susmentionné pour la partie soumise à ce décret ou par le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

7° L'article 54 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

i) Après les mots : « autorisation de mise sur le marché au sens du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « ou au sens du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

ii) Après les mots : « aux articles 157 à 163 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « ou à l'article 14 du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

iii) Après les mots : « éléments prévus au titre IV du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 », sont ajoutés les mots : « , y compris les articles du titre IV du même décret applicables au titre du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

b) Au deuxième alinéa, après les mots : « règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 susvisé ou ses évolutions ultérieures », sont ajoutés les mots : « ou les éléments prévus par l'arrêté du ministre chargé des transports mentionné à l'article 24 du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

8° A l'article 55, après les mots : « au sens de l'article 170 ou 200 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « ou au sens du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs » ;

9° A l'article 57, après les mots : « prévues à l'article 67 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 », sont insérés les mots : « , y compris lorsque l'article 67 de ce décret est applicable au titre de l'article 2 du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs ».

Article 27

Le 6° de l'article 1^{er} du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« 6° Les infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs ou de transport de voyageurs et de marchandises relevant du champ d'application du décret n° 2022-664 du 25 avril 2022, et qui ont été désignées par le ministre chargé des transports conformément à l'article 3 du même décret, ainsi que les véhicules utilisés uniquement sur ces infrastructures ».

Chapitre IV : Dispositions transitoires et finales (Articles 28 à 29)

Article 28

Les organismes d'évaluation de la conformité notifiés au sens du 6° de l'article 2 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé qui ont également été désignés conformément aux dispositions de l'article 13 du même décret sont réputés désignés dans le cadre du présent décret pour une durée de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de ce décret.

Article 29

La ministre de la transition écologique, le ministre de l'Intérieur et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 25 avril 2022.

Jean Castex

Par le Premier ministre :

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,
Jean-Baptiste Djebbari

La ministre de la transition écologique,
Barbara Pompili

Le ministre de l'intérieur,
Gérald Darmanin