

# Code des transports

Version consolidée au 01/01/2025

# Code de l'environnement

Version consolidée au 01/01/2025

Extraits relatifs au transport ferroviaire

## Objet

---

Ce document regroupe les extraits du code des transports et du code de l'environnement relatifs au transport ferroviaire.

Ces extraits sont mis à disposition à titre d'information. Cependant, seuls font foi les textes publiés au Journal officiel de la République française.

## Sommaire

---

### Code des transports

■ <b>Articles L1611-1 à L1614-3</b> .....	3
Dispositions communes applicables aux ouvrages, systèmes et infrastructures de transport	
■ <b>Articles L1621-1 à L1622-2 / Articles R1621-1 à R1621-26-2</b> .....	9
Dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport	
■ <b>Articles L2111-1 à L2111-3-1</b> .....	28
Réseau ferré national	
■ <b>Articles L2111-9 à L2111-26</b> .....	34
SNCF Réseau	
■ <b>Articles L 2122-1 à L2122-13</b> .....	49
Règles générales d'accès au réseau	
■ <b>Articles L2123-1 à L2123-4</b> .....	64
Exploitation des installations de service et prestations fournies aux candidats	
■ <b>Articles L2131-1 à L2135-1</b> .....	69
Autorité de régulation des transports	
■ <b>Articles L2141-1 à L2141-19</b> .....	81
SNCF Voyageurs	
■ <b>Articles L2201-1 à L2201-2</b> .....	86
Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidé – Principes généraux	
■ <b>Articles L2211-1 à L2211-6</b> .....	89
Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité ferroviaires	
■ <b>Articles L2212-1 à L2212-5</b> .....	94
Mise en service des sous-systèmes ferroviaires de nature structurelle sur le système ferroviaire	
■ <b>Article L2213-1</b> .....	97
Organismes d'évaluation de la conformité	
■ <b>Articles L2221-1 à L2221-7</b> .....	99
Établissement public de sécurité ferroviaire	
■ <b>Articles L2221-7-1 à L2221-10</b> .....	104
Dispositions relatives aux tâches de sécurité	
■ <b>Articles L2221-11 à L 2221-13</b> .....	107
Compte-rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire	
Coopération en matière de sécurité ferroviaire	
■ <b>Articles L5351-1 à L5352-5 / articles R5351-1 à R 5352-7</b> .....	109
Voies ferrées portuaires	

**En cliquant sur une des lignes du sommaire, vous accédez directement aux articles concernés**

## Code de l'environnement

- [Articles L551-1 à L551-6 / articles R551-1 à R551-14](#) ..... 116  
Les ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses
- [Articles L571-9 à L571-10-3 / Articles R571-44 à R571-52-1](#) ..... 125  
La limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres

# Code des transports

Dispositions communes applicables aux ouvrages, systèmes et infrastructures  
de transport

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES**

#### **LIVRE VI : SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DES TRANSPORTS**

##### **TITRE I<sup>ER</sup> : DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX OUVRAGES, SYSTÈMES ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Les compétences de l'État**

###### **Article L1611-1**

L'autorité compétente de l'État définit les règles de sûreté, de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique applicables au transport. Elle veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application.

###### **Chapitre II : L'engagement des travaux**

###### **Article L1612-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 1

Un dossier préliminaire est adressé à l'autorité compétente, avant l'engagement des travaux. Il est accompagné d'un rapport sur la sécurité établi, hormis pour le transport ferroviaire et le transport guidé, soit par un expert, soit par un organisme qualifié, agréé, qui précise, notamment, les conditions d'exploitation au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système.

Pour le transport ferroviaire, le rapport sur la sécurité est établi par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques au sens du règlement d'exécution (UE) 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.

Pour le transport guidé, ce rapport est établi par un organisme qualifié, agréé ou accrédité.

## **Article L1612-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 1

L'obligation posée par l'article L. 1612-1 s'applique :

- 1° Aux travaux de construction ou de modification substantielle de tout système de transport faisant appel à des technologies nouvelles ou comportant des installations multimodales à l'exclusion de ceux dont les conditions de construction ou d'exploitation sont régies par des conventions internationales, des ouvrages d'infrastructure de navigation intérieure ou portuaire dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ;
- 2° Aux travaux de construction, d'extension ou de modification substantielle des infrastructures aéroportuaires dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des usagers et des populations riveraines ;
- 3° Aux travaux de construction, de renouvellement ou de réaménagement, tels que définis à l'article L. 2201-1, nécessitant une nouvelle autorisation prévue à l'article L. 1613-1, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, d'un système de transport public ferroviaire, à l'exclusion de ceux relatifs aux véhicules de ces systèmes de transport ;
- 4° Aux travaux de construction ou de modification substantielle d'un système de transport public guidé, y compris celui destiné au transport de personnels, à l'exclusion de ceux relatifs aux véhicules de ces systèmes de transport.

## **Article L1612-2-1**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 129 (V)

Pour le transport guidé, les véhicules mentionnés au 4° du L. 1612-2 font l'objet d'un dossier de conception soumis à l'approbation de l'autorité compétente au début de la phase de conception détaillée. Ce dossier est accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un organisme qualifié, agréé ou accrédité.

## **Article L1612-3**

Le rapport sur la sécurité prévu par l'article L. 1612-1, lorsqu'il porte sur les travaux mentionnés au 2° de l'article L. 1612-2, examine, le cas échéant, la compatibilité des constructions, existantes ou en projet, aux abords des aérodromes avec la sécurité des populations riveraines.

## **Article L1612-4**

L'engagement des travaux est subordonné, pour les opérations mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 1612-2, à l'avis de l'autorité compétente sur le dossier préliminaire. Faute d'avis, les travaux peuvent être engagés à l'expiration d'un délai fixé par décret en Conseil d'État.

### **Article L1612-5**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 1

L'engagement des travaux est subordonné, pour les opérations mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 1612-2, à l'approbation du dossier préliminaire par l'autorité compétente.

### **Article L1612-6**

Les conditions d'application du présent chapitre, notamment les catégories d'ouvrages, d'infrastructures et de systèmes mentionnés au 1° de l'article L. 1612-2 concernés, sont fixées par un décret en Conseil d'État.

## **Chapitre III : La mise en service**

### **Article L1613-1**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 129 (V)

La mise en service des ouvrages, infrastructures et systèmes de transport mentionnés aux 1°, 3° et 4° de l'article L. 1612-2 ou consacrés exclusivement aux activités de cyclo-draisine et la mise en service des véhicules mentionnés à l'article L. 1612-2-1 sont subordonnées à une autorisation délivrée par l'autorité compétente, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de ces ouvrages, systèmes ou infrastructures.

Cette autorisation peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

### **Article L1613-2**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 129 (V)

L'autorisation prévue par l'article L. 1613-1 vaut approbation :

- 1° Des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage ou infrastructure, pour les ouvrages, infrastructures et systèmes mentionnés au 1° de l'article L. 1612-2. Ces prescriptions d'exploitation comportent, au moins, un examen périodique de sécurité par un expert ou par un organisme qualifié, agréé ;
- 2° Du règlement de sécurité de l'exploitation ou sa modification pour les systèmes de transport mentionnés au 4° de l'article L. 1612-2.
- 3° De la modification du règlement de sécurité dans le cas mentionné à l'article L. 1612-2-1.

### **Article L1613-3**

Les dispositions particulières applicables à la mise en exploitation des aérodromes civils figurent au livre III de la sixième partie.

### **Article L1613-4**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 1

L'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule de transport ferroviaire délivrée par une autorité compétente au sein de l'Union européenne ou celle d'un Etat appliquant des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, emporte autorisation de mise sur le marché sur le territoire national, dans les conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

On entend par " mise sur le marché d'un véhicule de transport ferroviaire " la première mise à disposition, sur le marché de l'Union européenne, d'un véhicule prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal.

L'autorisation de mise en service d'un véhicule de transport guidé, y compris celui destiné au transport de personnels, délivrée par l'autorité compétente d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou celle d'un Etat appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne, emporte autorisation de sa mise en service sur le territoire national dès lors qu'elle a été délivrée en application de règles communautaires ou de règles reconnues par l'autorité compétente comme étant de nature à garantir la sécurité.

### **Article L1613-5**

Les conditions d'application du présent chapitre, notamment pour les ouvrages du réseau routier pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place et définis dans un dossier joint à la demande d'autorisation ainsi que les modalités de reconnaissance des règles mentionnées à l'article L. 1613-4, sont fixées par un décret en Conseil d'État.

## **Chapitre IV : Dispositions applicables aux systèmes et ouvrages déjà en service**

### **Article L1614-1**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 125

L'autorité compétente peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture au public de l'ouvrage d'infrastructure maritime portuaire ou de navigation fluviale déjà en service et qui présentent des risques particuliers pour la sécurité des personnes, ou l'interruption du système de transport public ferroviaire ou guidé, y compris celui destiné au transport de personnels, déjà en service.



Le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, réalise et met à jour un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau ouverts à la circulation ferroviaire, routière ou piétonne situés à l'intersection de leurs réseaux respectifs, qui peut comporter des recommandations. La structure ainsi que les modalités d'exécution et de mise à disposition de ces diagnostics sont déterminées par voie réglementaire.

#### **Article L1614-2**

Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par un décret en Conseil d'État.

#### **Article L1614-3**

Les circonstances dans lesquelles est réalisée une étude de dangers relative à l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport sont fixées par l'article L. 551-2 du code de l'environnement.

# Code des transports

Dispositions communes relatives à l'enquête technique et à l'enquête de sécurité après un accident ou un incident de transport

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **PREMIÈRE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES**

#### **LIVRE VI : SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DES TRANSPORTS**

##### **TITRE II : DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE ET À L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ APRES UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité**

###### **Section 1 : Définitions**

###### **Article L1621-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

Au sens du présent titre :

- 1° Le transport terrestre comprend le transport ferroviaire ou guidé défini à l'article L. 2000-1, le transport routier et le transport fluvial ;
- 2° Les accidents ou incidents de transport terrestre s'entendent de ceux où l'accident ou l'incident est survenu sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un Etat appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accord conclus avec elle, et pour lequel une coopération entre organismes d'enquête est convenue ;
- 3° Par " événement de mer ", on entend tout accident de mer et incident de mer tels que définis par le code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents), adopté à Londres le 16 mai 2008 ;
- 4° Les événements de mer pouvant donner lieu à une enquête technique, conduite dans le respect du code mentionné au 3° sont :
  - a) Ceux affectant les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent ainsi que les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale française ;
  - b) Ceux, où qu'ils se soient produits, qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

## **Section 2 : La procédure**

### **Article L1621-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

Sous réserve des dispositions de l'article L. 1621-1, tout accident ou incident de transport terrestre, tout événement de mer, peut faire l'objet d'une enquête technique.

Tout accident grave survenu sur le système ferroviaire fait l'objet d'une enquête technique. Pour l'application du présent alinéa, on entend par « accident grave » toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité ; on entend par « dommages importants » des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par un organisme d'enquête à un total d'au moins deux millions d'euros.

Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête de sécurité dans les conditions prévues par les articles 11, 12 et 13 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, ainsi que dans celles déterminées le cas échéant par l'accord passé entre l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et les autorités judiciaires conformément à l'article 12 dudit règlement.

### **Article L1621-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

L'enquête technique et l'enquête de sécurité prévues à l'article L. 1621-2 ont pour seul objet l'amélioration de la sécurité et la prévention de futurs événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile sans détermination des fautes ou des responsabilités.

Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, elles consistent à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité.

### **Article L1621-4**

Un rapport d'enquête technique ou d'enquête de sécurité est établi par l'organisme permanent ou par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité mentionnés à l'article L. 1621-6 qui le rendent public, au terme de l'enquête, sous une forme appropriée. Ce rapport n'indique pas les noms des personnes. Il ne fait état que des informations résultant de l'enquête nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et à la compréhension des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, les enquêteurs peuvent recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation.

#### **Article L1621-5**

Le procureur de la République reçoit copie du rapport d'enquête technique en cas d'ouverture d'une procédure judiciaire.

### **Section 3 : Les pouvoirs d'investigation**

#### **Article L1621-6**

L'enquête technique et l'enquête de sécurité mentionnées à l'article L. 1621-2 sont effectuées respectivement par un organisme permanent spécialisé et par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou sous leur contrôle, dans les conditions suivantes :

- 1° Pour les événements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre, ont la qualité d'enquêteurs techniques les membres de l'organisme permanent, les membres des corps d'inspection et de contrôle auxquels l'organisme peut faire appel et, le cas échéant, les membres d'une commission d'enquête constituée à la demande de l'organisme auprès du ministre chargé des transports ;
- 2° Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, ont seuls la qualité d'enquêteurs de sécurité les membres de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité. Toutefois des enquêteurs de première information peuvent être agréés pour effectuer, sous le contrôle et l'autorité de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, les opérations d'enquête prévues au présent titre.

#### **Article L1621-7**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

Dans le cadre de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, l'organisme et les personnes chargées de l'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

Pour les accidents ou incidents ferroviaires, l'indépendance de l'organisme d'enquête s'entend en particulier de tout gestionnaire de l'infrastructure, de toute entreprise ferroviaire et de tout organisme d'évaluation de la conformité. Il est en outre indépendant fonctionnellement de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

### **Article L1621-8**

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions de commissionnement des enquêteurs techniques des enquêteurs de sécurité et des personnes chargées des enquêtes, les conditions d'agrément des enquêteurs de première information et les conditions de nomination des membres des commissions d'enquête.

Il définit également dans quels cas et selon quelles procédures les enquêteurs techniques de nationalité étrangère peuvent être autorisés à participer à des investigations sur le territoire national ou à bord de navires français, lorsque leur participation est nécessaire au bon déroulement de l'enquête.

### **Article L1621-9**

En cas d'accident ou d'incident de transport terrestre, le procureur de la République est informé des modalités de l'intervention des enquêteurs.

### **Article L1621-10**

Les enquêteurs techniques les enquêteurs de sécurité et les enquêteurs de première information peuvent immédiatement accéder au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'engin de transport ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toute constatation utile.

L'autorité judiciaire est préalablement informée de l'intervention des enquêteurs.

Si nécessaire, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent toute mesure de nature à assurer la préservation des indices.

### **Article L1621-11**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et peuvent procéder à leur exploitation dans les conditions suivantes :

1° Lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire selon les modalités prévues par les articles 97 et 163 du code de procédure pénale, sont mis, à leur demande, à la disposition des enquêteurs techniques qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;

2° Lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques, ou, sur instruction de l'organisme permanent, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

II. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

### **Article L1621-12**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enquêteurs techniques ou, sur instruction de l'organisme permanent, les enquêteurs de première information peuvent, en présence d'un officier de police judiciaire, prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, les débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

II. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre ou d'aviation civile et les événements de mer les objets ou les documents retenus par les enquêteurs techniques ou par les enquêteurs de sécurité sont restitués dès lors que leur conservation n'apparaît plus nécessaire à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Si une enquête judiciaire est menée, le procureur de la République ou le juge d'instruction saisi de l'éventualité de cette restitution est préalablement avisé.

La rétention et, le cas échéant, l'altération ou la destruction, pour les besoins de l'enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à l'analyse n'entraînent aucun droit à indemnité.

III. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

### **Article L1621-13**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer lorsqu'une enquête ou une information judiciaire a été ouverte, les enquêteurs techniques peuvent procéder, avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, fluides, pièces, organes, ensembles ou mécanismes qu'ils estiment propres à contribuer à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident.

Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire.

À défaut d'accord, ils sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente. Ils ont droit d'y assister et d'exploiter les constatations faites dans le cadre de ces opérations pour les besoins de l'enquête technique.

II. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

### **Article L1621-14**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 2

I. - Pour les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer les enquêteurs techniques peuvent rencontrer toute personne concernée et obtiennent, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, entreprises, organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident et concernant notamment la construction, la certification, l'entretien, l'exploitation des matériels, la préparation du transport, la conduite, l'information et le contrôle du ou des engins de transport impliqués. Les enquêteurs peuvent organiser ces rencontres en l'absence de toute personne qui pourrait avoir intérêt à entraver l'enquête de sécurité. Les témoignages, informations et documents recueillis ne peuvent être utilisés par les enquêteurs techniques à d'autres fins que l'enquête technique elle-même, à moins qu'un intérêt public supérieur ne justifie leur divulgation.

Dans les mêmes conditions, les enquêteurs techniques peuvent demander communication de toute information ou de tout document à caractère personnel concernant la formation, la qualification, l'aptitude à la conduite des personnels ou le contrôle de ces engins. Toutefois, celles de ces informations qui ont un caractère médical ne peuvent être communiquées qu'aux médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister ces enquêteurs.

Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention de ces enquêteurs.



Les conditions d'application du I du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

II. - Pour les accidents ou incidents d'aviation civile, le recueil, la conservation et l'exploitation des éléments de preuve sont assurés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans les conditions prévues par le troisième alinéa de l'article L. 1621-2.

#### **Article L1621-15**

Les médecins rattachés à l'organisme permanent ou désignés pour assister les enquêteurs techniques reçoivent, à leur demande, communication des résultats des examens ou prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle des engins de transport impliqués dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

### **Section 4 : Dispositions relatives au secret de l'enquête judiciaire et au secret professionnel**

#### **Article L1621-16**

Les personnels de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, les personnes chargées de l'enquête, y compris les enquêteurs de première information et les membres des commissions d'enquête ainsi que les experts auxquels il est éventuellement fait appel sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par l'article 226-13 du code pénal.

#### **Article L1621-17**

I. Par dérogation aux dispositions de l'article L. 1621-16, le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un événement de mer ou un accident ou un incident de transport terrestre ou d'aviation civile :

- 1° Aux autorités administratives chargées de la sécurité ;
- 2° Aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport ou de leurs équipements ;
- 3° Aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport ;
- 4° Aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels.

II. Le responsable de l'organisme permanent ou de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et, le cas échéant, les présidents des commissions d'enquête sont habilités, dans le cadre de leur mission, à rendre publiques des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, le déroulement de l'enquête technique ou de l'enquête de sécurité et, éventuellement, ses conclusions provisoires.

#### **Article L1621-18**

Sur autorisation du procureur de la République ou du juge d'instruction, des éléments des procédures judiciaires en cours permettant de réaliser des recherches ou enquêtes scientifiques ou techniques, destinées notamment à prévenir la survenance d'accidents, ou de faciliter l'indemnisation des victimes peuvent être communiqués à des autorités ou organismes habilités à cette fin, par arrêté du ministre de la justice, pris, le cas échéant, après avis du ou des ministres intéressés. Les agents relevant de ces autorités ou organismes qui reçoivent ces informations sont tenus au secret professionnel, dans les conditions et sous les peines prévues par les articles 226-13 et 226-14 du code pénal.

#### **Article L1621-19**

Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaires peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques et aux enquêteurs de sécurité avec l'accord du procureur de la République.

#### **Article L1621-20**

Au cours de leurs enquêtes, l'organisme permanent ou l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent émettre des recommandations de sécurité s'ils estiment que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou incident.

### **Chapitre II : Sanctions relatives à l'enquête technique**

#### **Article L1622-1**

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'entraver l'action des enquêteurs techniques et des enquêteurs de sécurité mentionnés aux articles L. 1621-6 et L. 1621-10 :

- 1° Soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont ils sont chargés ;
- 2° Soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les informations et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.

## **Article L1622-2**

Les personnes morales reconnues pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies par l'article L. 1622-1 encourent, outre l'amende selon les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines mentionnées à l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 du même code porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

## **PARTIE RÉGLEMENTAIRE**

### **LIVRE VI : SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DU TRANSPORT**

#### **TITRE II : DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À L'ENQUÊTE TECHNIQUE ET À L'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ APRÈS UN ACCIDENT OU UN INCIDENT DE TRANSPORT**

##### **Chapitre I<sup>er</sup> : Les conditions de l'enquête technique et de l'enquête de sécurité**

###### **Section 1 : Organisation et fonctionnement des bureaux d'enquêtes**

###### **Article R1621-1**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Les organismes permanents spécialisés et l'autorité chargés, en application des dispositions de l'article L. 1621-6, de procéder aux enquêtes techniques et aux enquêtes de sécurité relatives aux événements de mer, aux accidents ou incidents de transport terrestre et aux accidents ou incidents d'aviation civile sont des services à compétence nationale dénommés " bureau d'enquêtes sur les événements de mer " (BEA mer), « bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre » (BEA-TT) et « bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile » (BEA de l'aviation civile).

###### **Article R1621-2**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes dirige l'action de celui-ci. Il a autorité sur les personnels. Il est l'ordonnateur secondaire des recettes et des dépenses du service.

Il peut déléguer sa signature aux fonctionnaires et agents relevant de son autorité.

###### **Article R1621-3**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes fixe le champ d'investigation et les méthodes des enquêtes techniques ou de sécurité au regard des objectifs fixés par les articles L. 1621-2 à L. 1621-4. Il désigne les enquêteurs techniques ou de sécurité chargés d'en assurer l'organisation, la conduite et le contrôle.

#### **Article R1621-4**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le directeur du BEA de l'aviation civile organise la participation française aux enquêtes de sécurité menées par un État étranger et fixe les règles relatives à cette participation dans les conditions prévues par les conventions internationales auxquelles la France est partie et par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE. Dans les mêmes conditions, les représentants des États concernés par un accident ou un incident peuvent participer à l'enquête de sécurité sous le contrôle du BEA.

#### **Article R1621-5**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile sont placés auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le BEA mer est placé auprès de l'inspecteur général des affaires maritimes.

#### **Article R1621-6**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014 - art.

- 1° Le directeur du BEA-TT et celui du BEA de l'aviation civile sont nommés par arrêté du ministre chargé des transports et celui du BEA mer par arrêté du ministre chargé de la mer, sur la proposition :
  - a) Du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable formulée après avis du bureau de ce conseil, pour le BEA-TT et le BEA de l'aviation civile ;
  - b) De l'inspecteur général des affaires maritimes pour le BEA mer.
- 2° Les directeurs sont choisis parmi les agents de l'État de catégorie A ayant au moins vingt ans d'expérience professionnelle :
  - a) Pour le BEA-TT dans les domaines liés aux transports et à leurs infrastructures ;
  - b) Pour le BEA mer dans le domaine des activités et de la sécurité maritimes.
- 3° Pour le BEA de l'aviation civile, il est choisi parmi les fonctionnaires de l'État de catégorie A disposant de l'expérience et de la compétence leur permettant de remplir leurs tâches conformément aux règles en vigueur dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- 4° Le directeur de chaque bureau d'enquêtes est nommé pour une durée de cinq ans.

La nomination du directeur d'un bureau d'enquête vaut commissionnement de ce dernier en qualité d'enquêteur technique ou d'enquêteur de sécurité.

### **Article R1621-7**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Outre le directeur, le BEA-TT, le BEA mer et le BEA de l'aviation civile comprennent un secrétaire général. Le BEA-TT et le BEA mer comprennent également des enquêteurs techniques, désignés parmi les agents de l'État de catégorie A ou de niveau équivalent.

Le BEA de l'aviation civile comprend des enquêteurs de sécurité. Ceux-ci sont désignés par le directeur du BEA parmi les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile et les autres agents de l'État de catégorie A ou de niveau équivalent.

La désignation des enquêteurs vaut commissionnement de ces derniers.

Le directeur du BEA de l'aviation civile agréé les enquêteurs de première information mentionnés à l'article L. 1621-6 parmi les agents de l'État en fonction à la direction générale de l'aviation civile ou parmi les personnes attestant d'une expérience professionnelle d'au moins dix ans dans le domaine de la sécurité aérienne. Ces agents et ces personnes suivent un stage de formation organisé par le BEA préalablement à leur agrément. Ce dernier peut leur être retiré par le directeur, après qu'ils ont été en mesure de présenter leurs observations, en cas de manquement à leurs obligations déontologiques ou de faute dans l'exercice de leur fonction.

### **Article R1621-8**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le BEA-TT, le BEA mer et le BEA de l'aviation civile peuvent faire appel à des experts, éventuellement étrangers, qui sont soumis au secret professionnel dans les mêmes conditions que leurs agents.

### **Article R1621-9**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Les destinataires de recommandations de sécurité émises à l'occasion d'une enquête technique font connaître au directeur du bureau d'enquêtes, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après leur réception, sauf autre délai expressément fixé dans les recommandations, les suites qu'ils entendent leur donner et, le cas échéant, le délai nécessaire à leur mise en œuvre.

Pour les accidents et incidents d'aviation civile, les destinataires des recommandations de sécurité se conforment à la procédure définie à l'article 18 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

Pour les accidents et incidents ferroviaires, les recommandations de sécurité sont adressées à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et, si cela est nécessaire en raison de la nature ou du caractère de ces recommandations, à d'autres autorités publiques, à d'autres organismes ou à d'autres États membres.

### **Article R1621-10**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Les rapports d'enquête établis dans les conditions prévues par l'article L. 1621-4, ainsi que les études et les statistiques, sont publics. Ils sont mis à la disposition du public par tout moyen.

### **Sous-section 1 : Dispositions communes**

#### **Article R1621-11**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014 - art.

Le BEA-TT et le BEA mer ont pour mission de réaliser les enquêtes techniques définies par l'article L. 1621- 2.

Ils ont également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux pratiques et aux enseignements de retour d'expérience sur les accidents ou incidents de transport terrestre et les événements de mer.

Ils réalisent des études et recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

#### **Article R1621-12**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Les autorités de l'État et de ses établissements publics, ainsi que celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, informent sans délai le bureau d'enquêtes compétent des événements de mer, accidents ou incidents de transport terrestre mettant en cause gravement la sécurité des personnes, notamment lorsqu'ils impliquent des transports effectués par des professionnels.

Pour ce qui concerne les accidents et incidents ferroviaires, les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure sont soumis à la même obligation d'information auprès du BEA-TT. Ils lui communiquent toutes les informations dont ils disposent, en les mettant à jour à mesure de leur disponibilité.

Pour l'exercice de leurs missions, les bureaux d'enquêtes peuvent faire appel à l'ensemble des services de l'État compétents dans leurs domaines respectifs.

#### **Article R1621-13**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

L'organisation du BEA-TT est fixée par arrêté du ministre chargé des transports et celle du BEA mer par arrêté du ministre chargé de la mer.

#### **Article R1621-14**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

La nomination du secrétaire général du BEA-TT et du BEA mer vaut commissionnement en qualité d'enquêteur technique.

#### **Article R1621-15**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Outre les enquêteurs techniques mentionnés à l'article R. 1621-7, chaque bureau d'enquêtes comprend des agents techniques ou administratifs.

Les enquêteurs et agents sont, selon qu'ils sont titulaires ou contractuels, affectés ou recrutés sur proposition du directeur de chaque bureau d'enquêtes.

#### **Article R1621-16**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Le directeur de chaque bureau d'enquête détermine les moyens et les compétences opérationnelles nécessaires à la réalisation de chaque enquête.

Il peut mettre en place une commission d'enquête s'il juge inadapté le recours aux moyens propres du bureau d'enquête et, le cas échéant, pour les accidents de transport terrestre, à des enquêteurs techniques non permanents recrutés dans les conditions fixées par l'article R. 1621-24.

Cette commission est présidée par un enquêteur du BEA et comprend des membres choisis en fonction de leurs compétences et présentant des garanties d'indépendance et d'impartialité. Les membres de la commission ont la qualité d'enquêteur technique.

#### **Article R1621-17**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Les enquêteurs techniques, autres que ceux mentionnés à l'article R. 1621-7, sont commissionnés par le directeur du BEA-TT pour ceux de ces enquêteurs affectés dans ce bureau d'enquêtes et par le ministre chargé de la mer, sur proposition du directeur du BEA mer, pour les enquêteurs techniques affectés dans ce bureau. Le commissionnement ne peut intervenir si la personne concernée a fait l'objet d'une condamnation ou d'une décision mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire national. Le commissionnement peut leur être retiré dans l'intérêt du service selon la même procédure.

#### **Article R1621-18**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Les médecins rattachés aux bureaux d'enquêtes et les médecins désignés par les directeurs pour les



assister, ainsi que les médecins membres de commissions d'enquête, reçoivent communication à leur demande de toute information ou document à caractère médical relatif aux personnes mentionnées à l'article L. 1621-15. A partir des renseignements recueillis, ils sélectionnent les éléments de nature à éclairer les circonstances et les causes de l'événement, de l'accident ou de l'incident faisant l'objet de l'enquête.

#### **Article R1621-19**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

La rémunération des enquêteurs techniques et des experts qui ne sont pas affectés au BEA-TT ou au BEA mer ou qui ne sont pas mis à la disposition de l'un de ces bureaux d'enquêtes, est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports s'agissant du BEA-TT ou du ministre chargé de la mer pour le BEA mer.

#### **Article R1621-20**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le directeur peut rendre publiques les recommandations mentionnées à l'article R. 1621-9, accompagnées, le cas échéant, des réponses reçues des destinataires.

Les mêmes dispositions sont applicables aux recommandations de sécurité qui peuvent être émises à la suite d'études de retour d'expérience et d'accidentologie.

#### **Article R1621-21**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Le directeur de chaque bureau d'enquêtes établit un rapport annuel sur ses activités qui est rendu public.

Pour ce qui concerne le BEA-TT, cette publication intervient au plus tard le 30 septembre de chaque année. Ce rapport rend compte des enquêtes effectuées l'année précédente, des recommandations formulées en matière de sécurité et des mesures qui ont été prises à la suite des recommandations formulées précédemment. Ce rapport annuel est communiqué à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

### **Sous-section 2 : Dispositions particulières aux enquêtes sur les accidents ou incidents de transport terrestre**

#### **Article R1621-22**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

L'ouverture d'une enquête est décidée par le directeur du BEA-TT, à son initiative ou sur demande du ministre chargé des transports.

### **Article R1621-23**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

I. - Une enquête est effectuée par le BEA-TT après tout accident ferroviaire grave survenu sur le territoire national.

II. - Le directeur du BEA-TT peut également décider d'ouvrir une enquête après un accident ou un incident qui, dans des circonstances légèrement différentes, aurait pu conduire à un accident ferroviaire grave, en tenant compte des éléments suivants :

- a) La gravité de l'accident ou de l'incident ;
- b) Son inscription éventuelle dans une série d'accidents ou d'incidents susceptibles d'affecter le système dans son ensemble ;
- c) Ses conséquences sur la sécurité ferroviaire ;
- d) Les requêtes des gestionnaires de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires, de l'EPSF ou des États membres.

Le directeur du BEA-TT décide au plus tard deux mois après la notification de l'accident ou de l'incident, de lancer ou non une enquête.

III. - Pour les accidents ou incidents survenus sur une section frontière entre deux États membres ou pour ceux dont il n'est pas possible de déterminer dans quel État membre ils se sont produits, le BEA-TT et l'organisme d'enquête compétent de l'autre État membre se mettent d'accord entre eux pour définir si l'enquête est effectuée par l'un d'entre eux ou en coopération. Dans le premier cas, l'autre organisme peut participer à l'enquête et avoir accès à tous les résultats de celle-ci.

### **Article R1621-23-1**

Créé par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Le BEA-TT conclut ses examens sur le site de l'accident dans les plus brefs délais possibles afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure de la remettre en état et de la rouvrir aux services de transports ferroviaires dans les meilleurs délais.

### **Article R1621-24**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Les ressources suffisantes pour mener ses missions sont mises à la disposition du directeur du BEA-TT.

Les enquêteurs techniques non permanents mentionnés à l'article R. 1621-16 sont mis à la disposition du directeur du BEA-TT ou recrutés temporairement. Ils sont choisis parmi les membres des corps d'inspection et de contrôle, en activité ou retraités. Le directeur du BEA-TT peut également faire appel à toute personne du secteur des transports disposant des compétences nécessaires et présentant les garanties d'indépendance requises au regard de l'enquête à effectuer.

### **Article R1621-25**

Modifié par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Le directeur du BEA-TT invite et autorise des enquêteurs techniques relevant d'organismes homologues d'un État membre de l'Union européenne, ou d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec elle, à participer à l'enquête chaque fois qu'une entreprise ferroviaire établie et titulaire d'une licence dans leur État membre d'origine est impliquée dans l'accident ou l'incident, ou lorsqu'un véhicule immatriculé ou entretenu dans leur État membre d'origine est impliqué dans l'accident ou l'incident. Le directeur du BEA-TT donne à ces organismes invités à participer à l'enquête accès aux informations et aux éléments probants nécessaires pour leur permettre d'y participer effectivement.

Le directeur du BEA-TT peut autoriser des enquêteurs techniques relevant des organismes homologues mentionnés au premier alinéa à participer à des investigations relatives à un accident ou un incident survenu sur le territoire national.

Le directeur du BEA-TT organise la participation française aux enquêtes techniques menées par un État étranger dans les conditions prévues par les conventions internationales et par le droit de l'Union européenne.

### **Article R1621-26**

Créé par Décret n° 2014-530 du 22 mai 2014

Le directeur du BEA-TT peut proposer au ministre chargé des transports la réglementation relative à la préservation des éléments de l'enquête technique ainsi qu'à l'utilisation des enregistreurs de bord aux fins d'enquêtes techniques.

### **Article R1621-26-1**

Créé par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

Chaque enquête sur un accident ou un incident ferroviaire fait l'objet d'un rapport établi sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'importance des résultats de l'enquête. Il rappelle l'objectif de l'enquête fixé à l'article L. 1621-3.

La structure de ce rapport d'enquête, qu'il convient de suivre aussi fidèlement que possible, contient les éléments suivants :

- 1° Une description de l'événement et de son contexte ;
- 2° L'historique des enquêtes et des requêtes, notamment sur le système de gestion de la sécurité, les règles et réglementations appliquées, le fonctionnement du matériel roulant et des installations techniques, l'organisation des effectifs, la documentation sur le système d'exploitation et les événements antérieurs de nature comparable ;

3° Une analyse et des conclusions sur les causes de l'événement, y compris les facteurs ayant contribué à l'événement, liées :

- a) Aux mesures prises par les personnes impliquées ;
- b) À l'état du matériel roulant ou des installations techniques ;
- c) Aux compétences du personnel, aux procédures ou à l'entretien ;
- d) Aux conditions du cadre réglementaire ;
- e) À l'application du système de gestion de la sécurité.

#### **Article R1621-26-2**

Créé par Décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 - art. 1

L'enquête diligentée à la suite d'un accident ou d'un incident ferroviaire est menée de manière aussi ouverte que possible, en permettant à toutes les parties d'être entendues et en mettant les résultats en commun. Le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires concernés, l'EPSF, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, les victimes et leurs proches, les propriétaires de biens endommagés, les fabricants, les services de secours concernés et les représentants du personnel et des usagers ont la possibilité de présenter des informations techniques pertinentes destinées à améliorer la qualité du rapport d'enquête. Le BEA-TT tient également compte des besoins raisonnables des victimes et de leurs proches et les tient au courant des progrès de l'enquête.

Le rapport d'enquête final est publié dans les meilleurs délais et normalement au plus tard douze mois à compter du jour de l'accident. Si ce délai ne peut pas être respecté, une déclaration intermédiaire est faite dans ce délai par le BEA-TT, puis au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.

Ce rapport final, y compris les recommandations de sécurité, est communiqué au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires concernés, à l'EPSF et à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, aux victimes et à leurs proches, aux propriétaires de biens endommagés, aux fabricants, aux services de secours concernés, aux représentants du personnel et des usagers, ainsi qu'aux organismes intéressés dans d'autres États membres.

# Code des transports

Réseau ferré national

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

#### **LIVRE I<sup>ER</sup> : SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

##### **TITRE I<sup>ER</sup> : INFRASTRUCTURES**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics**

###### **Section 1 : Définition et consistance**

###### **Sous-section 1 : Réseau ferré national**

###### **Article L2111-1**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 172 (V)

La consistance et les caractéristiques principales du réseau ferré national sont fixées par voie réglementaire dans les conditions prévues aux articles L. 1511-1 à L. 1511-3, L. 1511-6, L. 1511-7 et L. 1512-1.

La société SNCF Réseau est attributaire des lignes du réseau ferré national, propriété de l'Etat.

Le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9, les titulaires des contrats de concession ou des marchés de partenariat mentionnés aux articles L. 2111-3, L. 2111-11 et L. 2111-12, les personnes auxquelles sont confiées des missions de gestion de l'infrastructure en application des articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1 A, les autorités organisatrices de transport ferroviaire assurant elles-mêmes certaines de ces missions en application des mêmes articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1 A, ainsi que les personnes auxquelles SNCF Réseau délègue certaines de ses missions prévues aux 1° à 4° de l'article L. 2111-9 en application du dernier alinéa du même article L. 2111-9 ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

###### **Article L2111-1-1**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 172 (V)

Les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national peuvent, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports et après avis de SNCF Réseau, faire l'objet d'un

transfert de gestion au sens de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques au profit d'une autorité organisatrice de transport ferroviaire, à la demande de son assemblée délibérante.

Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9 du présent code, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire assume les missions de gestion de l'infrastructure telles que décrites au même article L. 2111-9 et peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie de ces missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

Une convention technique est établie entre SNCF Réseau, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire et les personnes responsables de la réalisation des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion.

Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes pouvant faire l'objet d'un transfert de gestion, sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

### **Article L2111-2**

L'État et le gestionnaire du réseau ferré national mentionné à l'article L. 2111-9 informent les régions de tout projet de modification de la consistance ou des caractéristiques du réseau ferré national, de tout projet de réalisation d'une nouvelle infrastructure ou d'adaptation de l'infrastructure existante ainsi que de tout changement dans les conditions d'exploitation du réseau ferré national dans leur ressort territorial.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

### **Article L2111-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 12

I. - L'Etat attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris, dans les conditions précisées ci-après, une concession de travaux ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Les 1° et 2° du II de l'article L. 2111-10-1 ne sont pas applicables à la participation de SNCF Réseau au financement de la société mentionnée au premier alinéa du présent I, dès lors que cette participation est rémunérée dans les conditions définies au VI du présent article.

Une partie minoritaire du capital social de la société peut être ouverte aux tiers.

II. - Cette infrastructure ferroviaire est composée de sections existantes, de sections nouvelles assurant la liaison avec les réseaux d'accès aux deux gares d'extrémité de Paris-Est et de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ainsi que d'installations situées dans l'emprise de ces gares.

Les sections nouvelles sont incorporées au réseau ferré national à compter de leur mise en exploitation.

III. - Sont exclues de la concession les missions suivantes, assurées par SNCF Réseau au titre de l'article L. 2111-9 :

1° Les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant la répartition des capacités et la tarification, sur les sections existantes et sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de Paris-Est ;

2° La mission de gestion opérationnelle des circulations sur l'ensemble de l'infrastructure ;

3° La mission de maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, des sections existantes et de la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de Paris-Est ;

4° La mission de maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, des équipements ferroviaires installés sur ces sections.

Est également exclue de la concession la mission de gestion des installations situées dans les deux gares d'extrémité.

IV. - Le contrat de concession de travaux conclu entre l'Etat et la société fixe les conditions selon lesquelles celle-ci exerce ces missions, notamment :

1° La durée du contrat, qui est déterminée en fonction du montant et de la durée normale d'amortissement des investissements demandés à la société ;

2° Les obligations de la société de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public ;

3° (abrogé) ;

4° Les modalités de partage des risques entre l'Etat et la société.

Ce contrat est approuvé par décret en Conseil d'Etat.

V. - Pour l'exercice des missions de conception et de réalisation ou d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire mentionnée au I, la société confie :

1° A SNCF Réseau :

- a) La maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement des sections existantes ;
- b) La maîtrise d'ouvrage des travaux d'installation des équipements ferroviaires sur l'ensemble de l'infrastructure ;

2° A la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 :

- a) La maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de la gare de Paris-Est ;



- b) La maîtrise d'ouvrage des travaux et des aménagements des volumes gérés par elle dans la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

3° A Aéroports de Paris :

- a) La maîtrise d'ouvrage des travaux nécessaires à la réalisation de la partie de la section nouvelle située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- b) La maîtrise d'ouvrage des travaux et des aménagements concernant les volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

VI. - La société, qui a la qualité de gestionnaire d'infrastructure, exerce les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant la répartition des capacités et la tarification, sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Le produit des redevances liées à la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle vise à couvrir, conjointement avec les autres ressources de la société et notamment celles résultant de la répartition du produit de la tarification sur l'ensemble de la ligne ferroviaire fixée par la convention mentionnée au premier alinéa du VIII, les dépenses de toute nature supportées par la société pour l'exercice de l'ensemble des missions qui lui sont confiées par la concession de travaux, ainsi que l'amortissement et la juste rémunération des capitaux qu'elle a investis.

L'article 32 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession ne s'applique pas à la détermination du produit des redevances mentionnées au deuxième alinéa du présent VI.

L'article L. 2133-5 du présent code n'est pas applicable aux redevances liées à l'utilisation de la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

VII. - Pour l'exercice de la mission de maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire mentionnée au I, la société confie :

- 1° A SNCF Réseau, la maintenance des équipements ferroviaires installés sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- 2° A la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9, la maintenance des aménagements de la gare de Paris-Est ainsi que celle des travaux et aménagement de la gare située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, mentionnés au 2° du V ;
- 3° A Aéroports de Paris, la maintenance des aménagements de la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, mentionnés au b du 3° du V ;
- 4° A Aéroports de Paris, la maintenance de la partie de la section nouvelle située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

VIII. - La société mentionnée au I et SNCF Réseau concluent une convention en vue de coordonner la répartition des capacités et de répartir le produit de la tarification sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre de leurs attributions respectives telles qu'elles résultent des dispositions du III et du VI, de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires.

La société mentionnée au I et SNCF Réseau concluent une convention en vue de coordonner leurs interventions respectives, au titre du III et du VII, en matière de maintenance.

IX. - Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

### **Article L2111-3-1**

Par dérogation aux articles L. 1241-1 et L. 1241-2, l'État est l'autorité organisatrice du service de transport de personnes assuré au moyen de l'infrastructure ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-3.

L'État désigne l'exploitant du service de transport de personnes mentionné au premier alinéa du présent article au terme d'une procédure respectant les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence.

Les articles 55 et 56 de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession sont applicables au contrat de service public conclu en application des premier et deuxième alinéas du présent article.

# Code des transports

SNCF Réseau

## Section 2 : SNCF Réseau

### Sous-section 1 : Objet et missions

#### Article L2111-9

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 172 (V)

La société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale :

- 1° L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure ;
- 2° La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national ;
- 3° La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national ;
- 4° Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national ;
- 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ;
- 6° La gestion et la mise en valeur d'installations de service ;
- 7° Des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ;
- 8° Des missions répondant aux besoins de la défense dans le cadre de la stratégie de sécurité nationale.

La société SNCF Réseau est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes.

À l'exception de la couverture de leurs besoins propres, la société SNCF Réseau et ses filiales ne peuvent assurer d'activités de transport ferroviaire.

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3.

Dans les conditions fixées à l'article L. 2122-4-3-2 et uniquement pour des lignes d'intérêt local ou régional, SNCF Réseau peut déléguer par convention certaines de ses missions mentionnées aux 1° à 4° du présent article à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'elle définit.

#### **Article L2111-9-1 A**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 172 (V)

Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et à l'article L. 2111-9, pour des lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic du réseau ferré national faisant l'objet d'investissements de renouvellement ou de développement majoritairement financés par une autorité organisatrice des transports ferroviaires, et à la demande de son assemblée délibérante, certaines missions de gestion de l'infrastructure mentionnées aux 3° et 4° de l'article L. 2111-9 peuvent lui être transférées par la société SNCF Réseau, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports et après avis de SNCF Réseau.

L'autorité organisatrice des transports ferroviaires peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure qui lui ont été transférées.

Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, l'autorité organisatrice des transports ferroviaires et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées. En cas de transfert de missions relatives au renouvellement d'infrastructures du réseau ferré national, cette convention prévoit notamment que les circulations ferroviaires doivent être interrompues sur les lignes concernées lors de la réalisation d'opérations de renouvellement.

Ce transfert de missions fait l'objet d'une transaction financière visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour la société SNCF Réseau.

Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories de lignes susceptibles d'être concernées, les modalités selon lesquelles il peut être mis fin au transfert de missions et les modalités de détermination et de versement de la compensation financière prévue à l'avant-dernier alinéa, sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

#### **Article L2111-9-1**

La filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 a pour mission d'assurer, conformément aux principes du service public, la gestion unifiée des gares de voyageurs. À ce titre, elle est notamment chargée :

- 1° D'assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gares mentionnés à l'article L. 2123-1 ;
- 2° De favoriser la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs ainsi que leur coopération, conformément à l'article L. 1211-3 ;
- 3° De contribuer au développement équilibré des territoires, notamment en veillant à la cohérence de ses décisions d'investissement avec les politiques locales en matière d'urbanisme et en assurant une péréquation adaptée des ressources et des charges entre les gares qu'elle gère.

Elle est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes.

#### **Article L2111-9-2**

Les redevances perçues pour la fourniture aux entreprises de transport ferroviaire de services en gare incitent le gestionnaire des gares à améliorer ses performances. Elles peuvent être établies sur une période pluriannuelle ne pouvant pas excéder cinq ans.

#### **Article L2111-9-3**

La gestion des grandes gares ou ensembles pertinents de gares de voyageurs est suivie par un comité de concertation. Ce comité est notamment composé de représentants du gestionnaire des gares, des autorités organisatrices de transport concernées, des autorités organisatrices de la mobilité et des autres collectivités territoriales concernées, des entreprises de transport ferroviaire et des usagers. Il est notamment consulté sur les projets d'investissement dans et autour de la gare, les services en gare, la coordination des offres et la multimodalité, l'information des voyageurs, la qualité de service et, de façon générale, sur toute question relative aux prestations rendues dans la gare.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret.

#### **Article L2111-9-4**

Créé par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 4

Sont des contrats administratifs les contrats suivants conclus par la société SNCF Réseau pour l'exécution de ses missions prévues à l'article L. 2111-9 :

- 1° Contrats conclus en application du code de la commande publique ;
- 2° Contrats portant occupation du domaine public.

Les contrats portant occupation du domaine public conclus par la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 pour l'exécution de ses missions prévues au même article sont des contrats administratifs.

#### **Article L2111-10**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

[Modifié par Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 - art. 5](#)

SNCF Réseau conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans.

Préalablement à l'élaboration de ce contrat ou à son actualisation, le ministre chargé des transports invite l'Autorité de régulation des transports à formuler toute recommandation qu'elle juge utile quant à son contenu, afin que les orientations retenues en matière de gestion de l'infrastructure concourent au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire.

Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des transports, qui émet un avis motivé sur l'ensemble des composantes du contrat.

Les candidats et, sur leur demande, les candidats potentiels, sont informés par SNCF Réseau, dans des conditions fixées par voie réglementaire, du contenu du projet de contrat, en ce qui concerne les principes de base et paramètres mentionnés à l'annexe V à la directive 2012/34/ UE du 21 novembre 2012, et des projets d'actualisation dans des conditions leur permettant d'exprimer leur avis sur ces projets avant leur signature.

Le projet de contrat et les projets d'actualisation ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des transports sont transmis au Parlement.

SNCF Réseau rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa. Ce rapport est soumis à l'avis de l'Autorité de régulation des transports. Le rapport d'activité et l'avis de l'autorité sont adressés au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Le Haut Comité du système de transport ferroviaire délibère annuellement sur des recommandations d'actions et des propositions d'évolution du contrat. Le résultat de ses délibérations est rendu public et transmis au Parlement avec le rapport stratégique d'orientation mentionné à l'article L. 2100-3.

Le contrat mentionné au premier alinéa du présent article met en œuvre la politique de gestion du réseau ferroviaire et la stratégie de développement de l'infrastructure ferroviaire dont l'Etat définit les orientations. Il détermine notamment :

- 1° Les objectifs de performance, de qualité et de sécurité fixés à SNCF Réseau ;
- 2° Les orientations en matière d'exploitation, d'entretien et de renouvellement du réseau ferré national ;
- 2° bis Les indicateurs de suivi de l'état du réseau, de sa performance, de l'activité et de la productivité de SNCF Réseau, ainsi que, le cas échéant, les objectifs fixés à SNCF Réseau en termes de valeurs cibles associées à ces indicateurs ;
- 3° La trajectoire financière de SNCF Réseau et, dans ce cadre :
  - a) Les moyens financiers alloués aux différentes missions de SNCF Réseau ;
  - b) Les principes qui seront appliqués pour la détermination de la tarification de l'infrastructure, et l'évolution prévisionnelle des redevances d'utilisation de l'infrastructure ;

- c) L'évolution des dépenses de gestion de l'infrastructure, comprenant les dépenses d'exploitation, d'entretien, de renouvellement et de développement, dont les dépenses de modernisation, ainsi que les mesures prises pour maîtriser ces dépenses et les objectifs de productivité retenus ;
  - d) La chronique de taux de couverture par les ressources de SNCF Réseau du coût complet à atteindre annuellement ainsi que la trajectoire à respecter du rapport entre la dette nette de SNCF Réseau et sa marge opérationnelle, au sens de l'article L. 2111-10-1 ;
- 4° Les mesures correctives que SNCF Réseau prend si une des parties manque à ses obligations contractuelles et les conditions de renégociation de celles-ci lorsque des circonstances exceptionnelles ont une incidence sur la disponibilité des financements publics ou sur la trajectoire financière de SNCF Réseau.

Le programme triennal des investissements de SNCF Réseau est annexé au contrat mentionné au premier alinéa du présent article et révisé à chaque actualisation du contrat. Il fixe notamment le programme triennal des investissements consacrés à la régénération du réseau, à sa modernisation et à son développement, dont son électrification, y compris en matière de services express régionaux métropolitains.

L'avis de l'Autorité de régulation des transports porte notamment sur le niveau et la soutenabilité de l'évolution de la tarification de l'infrastructure pour le marché du transport ferroviaire et sur l'adéquation du niveau des recettes prévisionnelles avec celui des dépenses projetées, au regard des 1°, 2° et c du 3° du présent article, tant en matière d'entretien et de renouvellement que de développement, de façon à permettre le respect des dispositions prévues par l'article L. 2122-7-1-1 et à améliorer la couverture du coût complet.

SNCF Réseau établit la méthode d'imputation du coût complet aux différentes catégories de services offerts aux entreprises ferroviaires.

SNCF Réseau s'assure de la cohérence de son plan d'entreprise mentionné à l'article L. 2122-7-1 avec les dispositions du contrat. Il aligne la période du plan d'entreprise avec celle d'exécution du contrat.

Les conditions d'application du présent article, notamment le délai imparti à l'Autorité de régulation des transports pour formuler ses recommandations, puis pour rendre son avis sur le projet de contrat ou le projet d'actualisation du contrat, sont fixées par un décret en Conseil d'Etat.

#### **Article L2111-10-1 A**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1 (V)

La filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 conclut avec l'État un contrat pluriannuel. Ce contrat détermine en particulier les objectifs assignés au gestionnaire de gares en matière de qualité de service, de trajectoire financière, d'accès des entreprises ferroviaires aux gares, de sécurité, de rénovation et de propreté des gares et de développement équilibré des territoires.



Le projet de contrat et les projets d'actualisation sont soumis pour avis à l'Autorité de régulation des transports.

Le projet de contrat et les projets d'actualisation ainsi que l'avis de l'Autorité de régulation des transports sont transmis au Parlement.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret.

### **Article L2111-10-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

I. - La situation financière de SNCF Réseau est appréciée au regard du ratio entre sa dette financière nette et sa marge opérationnelle, défini sur le périmètre social de SNCF Réseau. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, ce ratio ne peut dépasser un plafond fixé dans les statuts de la société SNCF Réseau approuvés avant le 31 décembre 2019.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de lui permettre de maîtriser sa dette, dans le respect du plafond, selon les principes suivants :

- 1° Le montant des investissements à la charge de SNCF Réseau ne peut conduire à ce que le ratio prévu au premier alinéa du présent I dépasse le plafond applicable. SNCF Réseau s'assure de ce respect lors de l'élaboration du contrat mentionné à l'article L. 2111-10 et de ses budgets annuels. En cas d'écart constaté en cours d'exécution du budget annuel, SNCF Réseau prend toute mesure lui permettant de respecter ce plafond l'année suivante ;
- 2° Pour tout projet d'investissement de renouvellement ou de développement du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement.

II. - Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2020 au 31 décembre 2026, les statuts de l'entreprise approuvés avant le 31 décembre 2019 fixent les modalités de convergence afin que le ratio atteigne le plafond mentionné au I le 31 décembre 2026 au plus tard. Tant que le ratio n'a pas atteint le plafond mentionné au même I, les règles de financement des investissements de SNCF Réseau respectent en outre les principes suivants :

- 1° Pour tout projet d'investissement de renouvellement ou de modernisation du réseau ferré national réalisé sur demande de l'État, des collectivités territoriales ou de tout autre tiers, SNCF Réseau détermine sa part contributive dans le financement de ce projet de manière à ce que le taux de retour sur cet investissement soit au moins égal au coût moyen pondéré du capital de SNCF Réseau pour ce même investissement après prise en compte des risques spécifiques à l'investissement ;
- 2° SNCF Réseau ne peut contribuer au financement d'investissements de développement du réseau

ferré national à l'exception des investissements de modernisation.

III. - La contribution de SNCF Réseau au financement des investissements au sens du présent article s'entend quels que soient le montage juridique et financier retenu et la nature de la contribution de SNCF Réseau, y compris lorsque celle-ci revêt la forme d'une garantie, d'une prise de participation ou d'une avance.

IV. - Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des transports émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

Les modalités d'application du présent article sont définies par décret.

#### **Article L2111-11**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 172 (V)

Sauf s'il est fait application de l'article L. 2111-12, SNCF Réseau peut recourir, pour des projets contribuant au développement, à l'aménagement et à la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national ou pour la réalisation de certaines de ses missions sur des lignes d'intérêt local ou régional, à un contrat de concession de travaux régi par la troisième partie du code de la commande publique ou à un marché de partenariat conclu sur le fondement du livre II de la deuxième partie du même code.

Le contrat de concession ou le marché de partenariat peut porter sur tout ou partie des missions assurées par SNCF Réseau, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations. Cette exception ne s'applique pas dans le cas des lignes d'intérêt local ou régional. La concession, le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire, afin notamment de préciser les conditions qui garantissent la cohérence des missions confiées au cocontractant avec celles qui incombent à SNCF Réseau, ainsi que les modalités de rémunération du cocontractant ou de perception par ce dernier des redevances d'utilisation de l'infrastructure nouvelle.

Par dérogation au I de l'article 18 de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, SNCF Réseau peut confier par contrat, à un groupement de personnes de droit privé ou à une personne de droit privé, une mission portant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux.

## Article L2111-12

L'État peut recourir directement au contrat ou à la concession mentionnés à l'article L. 2111-11 dans les mêmes conditions et pour le même objet. Dans ce cas, il peut demander à SNCF Réseau de l'assister pour toute mission à caractère technique, administratif, juridique ou financier intéressant la conclusion ou l'exécution du contrat ou de la convention.

Les rapports entre l'État et SNCF Réseau ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. Ils sont définis par un cahier des charges.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

### Sous-section 1 bis

#### « Maîtrise d'ouvrage des infrastructures nécessaires aux services express régionaux métropolitains

Créée par Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 - art. 7

### Art. L. 2111-13

Lorsque la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 est confiée, en application de l'article 20-3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à l'établissement public Société des grands projets ou à sa filiale compétente par le ministre chargé des transports, une convention entre l'établissement public Société des grands projets ou sa filiale compétente et SNCF Réseau et, le cas échéant, sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code détermine :

- 1° Le programme et l'étendue des opérations à réaliser ;
- 2° La liste des ouvrages construits sous la responsabilité de l'établissement public Société des grands projets qui seront remis à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au même 5° ainsi que les modalités de cette remise ;
- 3° La liste des biens et droits immobiliers de toute nature acquis par l'établissement public Société des grands projets et qui seront attribués par l'Etat à SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée audit 5° ;
- 4° Les spécifications techniques pour la réalisation des ouvrages destinés à être incorporés au réseau ferré national et pour la réalisation des gares de voyageurs et des pôles d'échange multimodaux ;
- 5° Les modalités de coordination des différents maîtres d'ouvrage ;
- 6° Les conditions et les délais dans lesquels les avis de SNCF Réseau ou, le cas échéant, de sa filiale mentionnée au même 5° sont requis avant l'approbation de chaque étape technique du projet.

Cette convention ne peut pas déroger aux règles d'équilibre financier qui sont applicables à ses différents signataires.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

## **Sous-section 2 : Organisation**

### **Article L2111-15**

Modifié par Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 - art. 4

La société SNCF Réseau est dotée d'un conseil d'administration qui, sous réserve des dispositions de l'article L. 2101-1-1, comprend :

- 1° Deux tiers de membres désignés par l'assemblée générale des actionnaires, dont la moitié sur proposition de l'Etat, en application des dispositions des articles 3 à 6 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique ;
- 2° Un tiers de représentants des salariés désignés en application des dispositions de l'article 7 de la même ordonnance.

Un décret en Conseil d'Etat précise la liste des résolutions du conseil d'administration de la société SNCF Réseau relatives à la stratégie financière, organisationnelle et opérationnelle, dans la limite de ce qui est nécessaire compte tenu des dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 2101-1, qui ne peuvent être adoptées sans le vote favorable de la majorité des membres désignés par l'assemblée générale, autres que ceux proposés par l'Etat.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne peuvent s'appliquer aux résolutions portant sur les fonctions essentielles définies à l'article L. 2122-3.

### **Article L2111-15-1**

Créé par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 4

Il est institué au sein de la société SNCF Réseau un comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares.

Ce comité est notamment composé d'un député et d'un sénateur ainsi que de représentants des autorités organisatrices de transport prévues aux articles L. 2121-3 et L. 1241-1, des autorités organisatrices de la mobilité prévues à l'article L. 1231-1 et des collectivités territoriales concernées par l'activité de la société SNCF Réseau ou de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9, de représentants des entreprises ferroviaires et des chargeurs, de représentants des associations de protection de l'environnement agréées au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et de représentants des usagers des services de transport.

Il est notamment consulté par le conseil d'administration de la société SNCF Réseau et par les organes de gouvernance de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 sur les grandes orientations de ces sociétés.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret

#### **Article L2111-16**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 4

Le président du conseil d'administration de la société SNCF Réseau est désigné par le conseil d'administration parmi les membres nommés sur proposition de l'Etat.

La nomination, le renouvellement et la révocation du directeur général, ou le cas échéant du président-directeur général, de la société SNCF Réseau sont préalablement soumis à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports. L'Autorité peut s'opposer à la nomination ou au renouvellement d'une personne au poste de directeur général, ou le cas échéant de président-directeur général, si elle estime que le respect par cette personne des conditions fixées à l'article L. 2122-4-1-1 est insuffisamment garanti. L'Autorité peut également s'opposer à la révocation du directeur général, ou le cas échéant du président-directeur général, si elle estime que cette révocation est en réalité motivée par l'indépendance dont il a fait preuve à l'égard des intérêts d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

Les conditions de saisine de l'Autorité, et le délai dont elle dispose pour rendre son avis, sont précisés par décret.

#### **Article L2111-16-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 4

Sont considérés comme dirigeants de SNCF Réseau pour l'application du présent article le président du conseil d'administration et les responsables de la direction générale. La liste des emplois de dirigeant est arrêtée par le conseil d'administration et communiquée à l'Autorité de régulation des transports, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Pendant leur mandat, les dirigeants de SNCF Réseau ne peuvent exercer d'activités, ni avoir de responsabilités professionnelles dans une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou dans une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire, ni recevoir, directement ou indirectement, aucun avantage financier de la part de telles entreprises. L'évaluation de leur activité et leur intéressement ne peuvent être déterminés que par des indicateurs, notamment de résultats, propres à SNCF Réseau.

#### **Article L2111-16-3**

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions matérielles garantissant l'indépendance des services responsables des missions mentionnées au 1° de l'article L. 2111-9, notamment en matière de sécurité d'accès aux locaux et aux systèmes d'information.

#### **Article L2111-16-4**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

SNCF Réseau prend des mesures d'organisation interne pour prévenir les risques de pratiques discriminatoires entre entreprises ferroviaires et pour assurer le respect des obligations découlant des règles d'impartialité énoncées à la présente section. L'Autorité de régulation des transports rend un avis sur ces mesures.

### **Sous-section 3 : Gestion administrative, financière et comptable**

### **Sous-section 4 : Gestion domaniale**

#### **Article L2111-20**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 9

I. - La société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 exercent tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui leur sont attribués par l'Etat ou qu'elles acquièrent au nom de l'Etat.

Elles peuvent notamment accorder des autorisations d'occupation et consentir des baux, constitutifs de droits réels ou non, fixer et encaisser à leur profit le montant des redevances, loyers et produits divers.

Elles peuvent également procéder à des cessions et échanges en vertu des articles L. 3112-1 à L. 3112-3 du code général de la propriété des personnes publiques, ainsi que conclure des conventions de transfert de gestion et de superposition d'affectations prévues aux articles L. 2123-1 à L. 2123-8 du même code.

Elles peuvent procéder à tous travaux de construction ou de démolition.

Elles assument toutes les obligations du propriétaire.

Elles agissent et défendent en justice aux lieu et place de l'Etat.

II. - Les biens immobiliers acquis par la société SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 le sont au nom de l'Etat.

Toute nouvelle attribution par l'Etat au profit de SNCF Réseau ou de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 de biens lui appartenant déjà est réalisée moyennant le versement par la société concernée d'une indemnité correspondant à la valeur vénale du bien. Ces nouvelles attributions sont approuvées par décret.

III. - La société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 peuvent acquérir les biens nécessaires à la réalisation de leurs missions par la voie de l'expropriation.

La déclaration d'utilité publique mentionnée à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue aux articles L. 126-1 du code de l'environnement et L. 2111-28 du code des transports, si l'expropriation est poursuivie au profit de SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9.

Par dérogation à l'article L. 122-7 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque les travaux ou les opérations à réaliser intéressent plusieurs personnes publiques, l'acte déclarant l'utilité publique peut prévoir que ces sociétés sont chargées de conduire la procédure d'expropriation pour le compte des personnes publiques concernées.

IV. - Le montant des prix de cession et des indemnités perçus par la société SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 en application de la présente sous-section sont utilisés pour l'aménagement et le développement des biens immobiliers qui leur sont attribués par l'Etat. Une comptabilité spéciale retrace cette utilisation.

#### **Article L2111-20-1**

Créé par Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 - art. 9

Les biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9, utilisés par ces dernières pour l'accomplissement de leurs missions respectives, peuvent être repris par l'Etat ou cédés à des collectivités territoriales ou à des groupements de collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

#### **Article L2111-20-1-1**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 172 (V)

I. - Par dérogation aux dispositions de l'article L. 2123-6 du code général de la propriété des personnes publiques, le transfert de gestion de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code, dans les conditions prévues à l'article L. 2111-1-1, donne lieu à une transaction financière entre, d'une part, ces sociétés, en tant que le transfert porte sur des biens qui leur sont attribués, et, d'autre part, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire concernée, visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour ces sociétés.

II. - Le transfert de propriété de biens immobiliers attribués à la société SNCF Réseau ou à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code, dans les conditions prévues aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques, donne lieu à une transaction financière entre, d'une part, ces sociétés, en tant que le transfert porte sur des biens qui leur sont attribués, et, d'autre part, la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales concerné, visant à compenser les impacts économiques, positifs ou négatifs, qui en résultent pour ces sociétés.

III. - Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'Etat.

### **Article L2111-21**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 9

Les déclassements sont soumis à l'autorisation préalable de l'Etat, après avis de la région.

La présence en tréfonds d'un bien immobilier, d'un ouvrage, de réseaux ou le maintien en surface dudit bien d'un passage revêtant une utilité pour le fonctionnement d'un service public situé sur un fonds contigu ne fait pas obstacle au déclassement et à la vente dudit bien dès lors que ce dernier est grevé de servitudes, conformément à l'article 639 du code civil, établies au profit du fonds contigu appartenant au gestionnaire du service public.

### **Article L2111-22**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 9

Les règles de gestion domaniale applicables à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9, notamment les conditions juridiques et financières des opérations de déclassements mentionnées à l'article L. 2111-21, de changement d'utilisation ou d'aliénation, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## **Sous-section 5 : Contrôle de l'État**

## **Sous-section 6 : Ressources**

### **Article L2111-24**

Modifié par Loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 - art. 58 (V)

Les ressources de la société SNCF Réseau sont notamment constituées par :

- 1° Les redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national ;
- 2° Les concours financiers de l'Etat, eu égard à la contribution des infrastructures ferroviaires à la vie économique et sociale de la nation, au rôle qui leur est imparti dans la mise en œuvre du droit à la mobilité et à leurs avantages en ce qui concerne l'environnement, la sécurité et l'énergie ;
- 3° Le produit des dotations qui lui sont versées directement ou indirectement par la société nationale SNCF ;
- 4° Tous autres concours publics.

Les dotations versées indirectement par la société nationale SNCF sont engagées dans l'intérêt de cette société et ont la nature d'aide à caractère commercial au sens du 13 de l'article 39 du code général des impôts.



## **Article L2111-25**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Le calcul des redevances d'infrastructure mentionnées au 1° de l'article L. 2111-24 tient notamment compte du coût de l'infrastructure, de la situation du marché des transports et des caractéristiques de l'offre et de la demande, des impératifs de l'utilisation optimale du réseau ferré national et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale ; il tient également compte de la nécessité de tenir les engagements de desserte par des trains à grande vitesse pris par l'État dans le cadre de la construction des lignes à grande vitesse et de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire ; enfin, il tient compte, lorsque le marché s'y prête, et sur le segment de marché considéré, de la soutenabilité des redevances et de la valeur économique, pour l'attributaire de la capacité d'infrastructure, de l'utilisation du réseau ferré national et respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires. Tant que le coût complet du réseau n'est pas couvert par l'ensemble de ses ressources, SNCF Réseau conserve le bénéfice des gains de productivité qu'il réalise. Les principes et montants des redevances sont fixés de façon pluriannuelle, sur une période de trois ans. La tarification pluriannuelle de ces redevances est élaborée de manière à ce qu'elle s'applique à compter de l'horaire de service suivant l'entrée en vigueur du contrat prévu à l'article L. 2111-10, ou de son actualisation.

En vue d'assurer les dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire, le niveau des redevances ne saurait exclure l'utilisation de l'infrastructure sur certains segments de marché par des opérateurs qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire sur ces segments, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête.

Pour les services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, la soutenabilité des redevances est évaluée selon des modalités permettant de prendre en compte les spécificités de tels services, en particulier l'existence d'une contribution financière des autorités organisatrices à leur exploitation, en vue d'assurer, le cas échéant, que les majorations sont définies sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires. Ces modalités consistent à s'assurer que le montant total des redevances à la charge de ces services n'excède pas la part de coût complet de gestion du réseau qui leur est imputable et que l'équilibre économique des entreprises ferroviaires est respecté en tenant compte des compensations de service public dont elles bénéficient.

Tout projet de modification des modalités de fixation de ces redevances fait l'objet d'une consultation et d'un avis de la ou des régions concernées et de l'Autorité de régulation des transports.

Les règles de détermination de ces redevances sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

## **Sous-Section 7 : Réglementation sociale**

### **Article L2111-26**

Le livre III de la première partie du présent code est applicable à SNCF Réseau.

# Code des transports

Règles générales d'accès au réseau

## Chapitre II : Règles générales d'accès au réseau

### Section 1 : Dispositions communes

#### Article L2122-1

Pour l'application du présent chapitre, le réseau ferroviaire est composé du réseau ferré national et des lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux installations de service ou celles desservant ou pouvant desservir plus d'un client final.

#### Article L2122-2

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 171

I. - Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, du II de l'article L. 2122-9, des articles L. 2122-11 à L. 2122-13, L. 2123-1 à L. 2123-3-1 et L. 2123-3-3 à L. 2123-3-7 ainsi que du titre III du présent livre les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et, le cas échéant, les installations de services qui y sont exclusivement attachées ainsi que les lignes, et le cas échéant les installations de services qui y sont exclusivement attachées, qui ne sont utilisées, pour des services ferroviaires de transport de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes.

II. - Ne sont pas soumises aux dispositions de la section 2 du présent chapitre, à l'exception de ses articles L. 2122-4-3-1 et L. 2122-7-2-1, du II de l'article L. 2122-9, des articles L. 2122-11 à L. 2122-13 et du titre III du présent livre, les infrastructures ferroviaires locales dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris après notification à la Commission européenne et décision prise par celle-ci constatant l'absence d'importance stratégique pour le marché ferroviaire européen selon les critères fixés à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

III. - Ne sont pas soumises aux dispositions de l'article L. 2122-7-1 les infrastructures ferroviaires régionales dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris après notification à la Commission européenne et la décision, prise sous forme d'acte d'exécution, adoptée par celle-ci constatant l'absence d'importance stratégique pour le marché ferroviaire européen selon les critères fixés à l'article 2, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

IV. - Ne sont pas soumises aux dispositions des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1, L. 2122-4-3-2, L. 2122-7-1-1 et L. 2122-7-2-1, les entreprises qui exploitent des lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret entre une ligne principale et des points d'origine et de destination d'acheminement situés sur ces lignes, mais qui peuvent également être utilisées, dans des conditions définies par décret, pour des services de

transport de voyageurs, à condition que ces lignes soient gérées par des entités autres que SNCF Réseau et :

- 1° Qu'elles soient utilisées par une seule entreprise ferroviaire de fret ;
- 2° Ou que les fonctions essentielles relatives à ces lignes soient exercées par un organisme qui ne soit contrôlé par aucune entreprise ferroviaire.

Parmi ces lignes, celles qui sont utilisées par une seule entreprise ferroviaire de fret ne sont pas non plus soumises aux dispositions des articles L. 2122-4-1, L. 2122-4-2, des articles L. 2122-4-6 à L. 2122-8, du II de l'article L. 2122-9, ni à celles du titre III du présent livre, jusqu'à ce qu'un autre candidat formule auprès du gestionnaire d'infrastructure une demande de capacité sur ces lignes.

V. - Ne sont pas soumise aux dispositions des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1, L. 2122-4-3-2 et L. 2122-7-2-1, les réseaux régionaux à faible trafic, gérés par une entité autre que SNCF Réseau, et utilisés pour l'exploitation de services de transport de voyageurs dont l'objet principal est de répondre aux besoins de transport d'une région, y compris d'une région transfrontalière, fournis par une seule entreprise ferroviaire, autre que les entreprises ferroviaires relevant du champ mentionné au I de l'article L. 2101-2 du code des transports, jusqu'à ce qu'un autre candidat demande à utiliser la capacité de ce réseau pour des services de transport de voyageurs et à condition que l'entreprise soit indépendante sur le plan organisationnel et décisionnel de toute entreprise ferroviaire exploitant des services de transport de fret. Le présent V peut également être appliqué lorsque la ligne est aussi utilisée, dans une certaine mesure, pour des services de transport de fret.

VI. - La liste des lignes mentionnées aux IV et V est fixée par arrêté du ministre chargé des transports pris après notification à la Commission européenne.

VII. - N'est pas soumise aux dispositions des articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3 et L. 2122-7-2-1, dans le cadre d'un marché ou contrat de partenariat existant conclu avant le 16 juin 2015, la partie privée à ce partenariat si celle-ci est une entreprise ferroviaire chargée de fournir des services de transport ferroviaire de voyageurs sur l'infrastructure. Dans ce cas, cette partie privée est autorisée à refuser l'accès aux autres entreprises ferroviaires.

VIII. - Ne sont pas soumis au premier alinéa de l'article L. 2122-7-2-1, les gestionnaires de l'infrastructure qui sont la partie privée d'un partenariat public-privé conclu avant le 24 décembre 2016, et qui ne reçoivent pas de fonds publics.

### **Article L2122-3**

Modifié par l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018

Au sens du présent titre, on entend par :

- 1° « Capacités de l'infrastructure » : la possibilité de programmer des sillons sollicités pour une section de l'infrastructure pendant une certaine période ;

- 2° « Sillon » : la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée ;
- 3° « Entreprise verticalement intégrée » :
- a) Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure est contrôlé, directement ou indirectement, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce et du III de l'article L. 430-1 du même code, par une ou plusieurs personnes qui contrôlent, directement ou indirectement au sens des mêmes dispositions, une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure, l'ensemble de ces personnes est regardé, pour l'application du présent code, comme constituant une entreprise verticalement intégrée ;
  - b) Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure est contrôlé, directement ou indirectement, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce et du III de l'article L. 430-1 du même code, par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure, l'ensemble de ces personnes est regardé, pour l'application du présent code, comme constituant une entreprise verticalement intégrée ;
  - c) Lorsqu'une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau d'un gestionnaire d'infrastructure sont contrôlées, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce et du III de l'article L. 430-1 du même code, par celui-ci, l'ensemble de ces personnes est regardé, pour l'application du présent code, comme constituant une entreprise verticalement intégrée.

Par « entreprise verticalement intégrée », on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire d'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte.

Lorsqu'un gestionnaire d'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont directement contrôlés par l'Etat sans entité intermédiaire, mais qu'ils sont indépendants l'un de l'autre sur le plan juridique, organisationnel et décisionnel, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée ;

- 4° « Fonctions essentielles de la gestion de l'infrastructure » : la prise de décision concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité et l'attribution des sillons individuels, et la prise de décision concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et la perception des redevances, conformément au cadre national de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure en vigueur ;
- 5° « Partenariat public-privé » : un marché ou un contrat de partenariat conclu entre des organismes publics et une ou plusieurs entreprises autres que SNCF Réseau, mentionné à l'article L. 1112-1 du code de la commande publique, en vertu duquel les entreprises construisent en tout ou en partie ou financent l'infrastructure ferroviaire, ou acquièrent le droit d'exercer des fonctions de gestion de l'infrastructure ferroviaire pour une durée prédéfinie ;
- 6° « Développement de l'infrastructure ferroviaire » : la planification du réseau, la planification financière et la programmation des investissements, ainsi que la construction et la modernisation de l'infrastructure ;

- 7° « Exploitation de l'infrastructure ferroviaire » : la répartition des sillons, la gestion opérationnelle des circulations et la tarification de l'infrastructure ;
- 8° « Entretien de l'infrastructure ferroviaire » : les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante ;
- 9° « Renouvellement de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de remplacement réalisés sur l'infrastructure existante qui ne modifient pas sa performance globale ;
- 10° « Modernisation de l'infrastructure ferroviaire » : les grands travaux de modification de l'infrastructure qui améliorent sa performance globale.

#### **Article L2122-4**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 174

La gestion de l'infrastructure ferroviaire est comptablement séparée de l'exploitation des services de transport ferroviaire. Aucun fonds public versé à l'une de ces activités ne peut être affecté à l'autre. Les entreprises qui exercent des activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et de gestion de l'infrastructure ferroviaire sont tenues de déposer tous les ans au registre du commerce et des sociétés des comptes séparés complets, comprenant bilan, compte de résultat et annexes. Ces comptes séparés distinguent, dans chacun de ces documents, les éléments relatifs, d'une part, aux activités d'exploitation de services de transport ferroviaire et, d'autre part, à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

Les comptes sont tenus de façon à permettre le suivi de l'interdiction de transférer des fonds publics d'une activité à une autre et le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire et d'exploitation de services de transport ferroviaire si elles n'exploitent que des services urbains, suburbains ou régionaux de transport ferroviaire sur des réseaux locaux ou régionaux autonomes destinés à des services de transport empruntant une infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains. Lorsqu'une telle entreprise est sous le contrôle direct ou indirect d'une entreprise exploitant des services de transport ferroviaire autres que des services urbains, suburbains ou régionaux, aucun fonds public versé à l'une de ces deux entreprises ne peut être affecté à l'autre et leurs comptes doivent être tenus de façon à permettre le suivi de cette interdiction ainsi que le contrôle de l'emploi des recettes tirées des redevances d'infrastructure et des excédents dégagés par d'autres activités commerciales.

### **Section 2 : Règles applicables au gestionnaire d'infrastructure**

#### **Article L2122-4-1**

Les capacités de l'infrastructure disponibles sont réparties par le gestionnaire d'infrastructure ou, en

cas de pluralité de gestionnaires, par celui qui exerce la fonction de répartition. SNCF Réseau et les titulaires de délégation de service public mentionnés aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12 répartissent, chacun en ce qui le concerne, les capacités d'utilisation des infrastructures du réseau ferré national.

Les principes et les procédures générales applicables à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire sont fixés par décret, sans préjudice des actes des commissions intergouvernementales compétentes.

Ce décret précise notamment les règles de priorité applicables sur les infrastructures déclarées saturées, en particulier celles dont bénéficient les services assurant des dessertes pertinentes en matière d'aménagement du territoire, ainsi que les modalités de prise en compte des besoins de capacités des services de fret ferroviaire dans le cadre du processus de répartition des capacités de l'infrastructure.

#### **Article L2122-4-1-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

I. - Le gestionnaire d'infrastructure est responsable de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et est chargé de la participation à son développement, conformément aux politiques nationales en matière de développement et de financement de l'infrastructure.

II. - Aucune des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée n'exerce une influence décisive sur les décisions prises par le gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les fonctions essentielles.

Les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure, lorsqu'ils sont salariés d'autres entités juridiques de l'entreprise verticalement intégrée qui ne sont pas gestionnaires d'infrastructure, ne prennent pas part aux décisions relatives aux fonctions essentielles et à la nomination ou la révocation des dirigeants en charge des fonctions essentielles et des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles.

Les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne peuvent être soumises à l'autorité hiérarchique, directe ou indirecte, que d'un dirigeant nommé après avis conforme de l'Autorité de régulation des activités routières et ferroviaires.

Le gestionnaire de l'infrastructure réunit dans un code de bonne conduite, adressé à l'Autorité de régulation des transports, les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée sur les décisions qu'il prend en ce qui concerne les fonctions essentielles. L'Autorité de régulation des transports veille au respect de ce code de bonne conduite.

III. - Les membres du conseil de surveillance ou du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure, ainsi que les dirigeants qui leur rendent directement compte, agissent de manière non discriminatoire, et leur impartialité ne doit être affectée par aucun conflit d'intérêts.

IV. - Le gestionnaire d'infrastructure est organisé sous la forme d'une entité qui est juridiquement distincte de toute entreprise ferroviaire et, dans le cas d'une entreprise verticalement intégrée, des autres entités de l'entreprise verticalement intégrée.

V. - Une même personne ne peut être concomitamment désignée ou employée :

1° En tant que membre du conseil d'administration d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;

2° En tant que personne chargée de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et en tant que membre du conseil d'administration d'une entreprise ferroviaire ;

3° Lorsqu'il existe un conseil de surveillance, en tant que membre du conseil de surveillance d'un gestionnaire d'infrastructure et en tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise ferroviaire ;

4° En tant que membre du conseil de surveillance d'une entreprise faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, et en tant que membre du conseil d'administration de ce gestionnaire d'infrastructure.

VI. - Dans les entreprises verticalement intégrées, les membres du conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure et les personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles ne reçoivent, de toute autre entité juridique au sein de l'entreprise verticalement intégrée, aucune rémunération fondée sur la performance, ni de primes principalement liées aux résultats financiers d'entreprises ferroviaires particulières. Ils peuvent néanmoins se voir offrir des incitations liées à la performance globale du système ferroviaire.

VII. - Lorsque les systèmes d'information sont communs à différentes entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée, l'accès aux informations sensibles concernant les fonctions essentielles est limité au personnel habilité du gestionnaire d'infrastructure. Les informations sensibles ne sont pas transmises à d'autres entités au sein d'une entreprise verticalement intégrée.

VIII. - Afin de prévenir les conflits d'intérêts, la commission de déontologie du système de transport ferroviaire est consultée lorsque lorsqu'une personne chargée de fonctions essentielles au sein d'un gestionnaire d'infrastructure, ou un membre du personnel d'un gestionnaire d'infrastructure ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-4, souhaite exercer, avant l'expiration d'un délai de trois ans après la cessation de ses fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire, ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire.

La commission mentionnée à l'alinéa précédent fixe, le cas échéant, un délai avant l'expiration duquel la personne ne peut exercer de nouvelles fonctions incompatibles avec ses fonctions précédentes. Ce délai ne peut s'étendre au-delà de trois années après la cessation des fonctions qui ont motivé la consultation de la commission. Le sens de l'avis de la commission est rendu public.



Les conditions d'application du présent article, notamment la composition de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire, sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

#### **Article L2122-4-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire donne lieu à la perception, par le gestionnaire d'infrastructure, de redevances d'infrastructure qu'il affecte au financement de ses activités.

Le gestionnaire d'infrastructure peut demander à l'Autorité de régulation des transports de se faire communiquer par les candidats les données techniques, statistiques, comptables, économiques et financières qui lui sont nécessaires pour déterminer le barème de ces redevances. Le niveau de précision des données demandées aux candidats ne peut excéder celui strictement nécessaire à l'établissement des redevances d'infrastructure au regard des segments de marché et des modulations tarifaires envisagées par le gestionnaire d'infrastructure. Ces données sont communiquées par les candidats à l'Autorité de régulation des transports, sans que le secret des affaires ne puisse faire obstacle à cette transmission. Les informations communiquées par les candidats à l'Autorité de régulation des transports sont transmises au gestionnaire d'infrastructure sous forme agrégée et anonymisée. Les données transmises dans ce cadre au gestionnaire d'infrastructure font partie de la liste des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-4.

Sans préjudice de l'article L. 2111-25, les principes et les procédures générales applicables à la tarification de l'infrastructure ferroviaire, notamment la liste des catégories de données pouvant être demandées par le gestionnaire d'infrastructure et les conditions et les délais de transmission de données par les candidats, sont fixés par décret en Conseil d'Etat, sous réserve des actes des commissions intergouvernementales compétentes.

#### **Article L2122-4-3**

Modifié par l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018

Les fonctions essentielles de gestion de l'infrastructure mentionnées au 4° de l'article L. 2122-3 sont exercées par le gestionnaire d'infrastructure en toute indépendance sur le plan juridique, décisionnel et organisationnel sans préjudice des dispositions des articles L. 2122-4-1 et L. 2122-4-2 et dans des conditions garantissant une concurrence libre et loyale et assurant un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure.

#### **Article L2122-4-3-1**

Créé par l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018

Les fonctions de gestion opérationnelle des circulations et de planification de l'entretien sont exercées de manière transparente et non discriminatoire. Le gestionnaire d'infrastructure veille à ce que les personnes chargées de prendre des décisions sur ces fonctions ne soient affectées par aucun conflit d'intérêts.

Les entreprises ferroviaires ont un accès total et en temps utile aux informations pertinentes en ce qui concerne la gestion opérationnelle des circulations en cas de perturbation les concernant. Ces informations pertinentes et leurs méthodes de diffusion et d'échanges sont précisées dans le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5, si ces dispositions sont applicables. Si le gestionnaire d'infrastructure n'est pas soumis aux dispositions de l'article L. 2122-5, il doit, dès connaissance d'un aléa de trafic ou d'un événement susceptible d'avoir une incidence sur les circulations ferroviaires, informer les entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau. Lorsque le gestionnaire d'infrastructure accorde un accès plus large au processus de gestion opérationnelle des circulations, il y procède pour les entreprises ferroviaires concernées de manière transparente et non discriminatoire.

En cas de perturbation affectant potentiellement la circulation transfrontalière, les gestionnaires d'infrastructure concerné partage toute information pertinente avec les autres gestionnaires d'infrastructure dont le réseau et la circulation sont susceptibles d'être affectés par la perturbation en question. Les gestionnaires d'infrastructure concernés coopèrent pour assurer le rétablissement d'une situation normale de la circulation transfrontalière.

En ce qui concerne la planification à long terme des grands travaux d'entretien ou de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure consulte les candidats et, dans toute la mesure possible, tient compte des préoccupations exprimées.

La programmation des travaux d'entretien est effectuée par le gestionnaire d'infrastructure de manière non discriminatoire.

#### **Article L2122-4-3-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

I. - A condition qu'aucun conflit d'intérêts ne survienne et que la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial soit garantie, le gestionnaire d'infrastructure peut :

- 1° Déléguer des fonctions en les confiant à une entité différente, à condition que celle-ci ne soit pas une entreprise ferroviaire, qu'elle ne contrôle pas une entreprise ferroviaire ou qu'elle ne soit pas contrôlée par une entreprise ferroviaire. Au sein d'une entreprise verticalement intégrée, les fonctions essentielles ne peuvent être déléguées auprès d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée, sauf si cette entité exerce exclusivement des fonctions essentielles ;
- 2° Déléguer l'exécution de travaux et de tâches connexes concernant le développement, l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire en les confiant à des entreprises ferroviaires ou à des sociétés qui contrôlent l'entreprise ferroviaire ou qui sont contrôlées par l'entreprise ferroviaire.

Le gestionnaire d'infrastructure conserve le pouvoir de supervision sur l'exercice des fonctions décrites au I de l'article L. 2122-4-1-1 et assume la responsabilité à cet égard. Toute entité exerçant des fonctions essentielles se conforme aux articles L. 2122-4-1-1, L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1 et L. 2122-7-2-1.

II. - Par dérogation au I de l'article L. 2122-4-1-1, les fonctions du gestionnaire d'infrastructure peuvent être exercées par différents gestionnaires d'infrastructure, y compris les parties à des accords de partenariat public-privé, à condition qu'ils respectent tous les exigences prévues aux II, III, IV, V et VI de l'article L. 2122-4-1-1 et aux articles L. 2122-4-3, L. 2122-4-3-1 et L. 2122-7-2-1 et qu'ils assument la pleine responsabilité de l'exercice des fonctions concernées.

III. - Un gestionnaire d'infrastructure peut conclure des accords de coopération avec une ou plusieurs entreprises ferroviaires de manière non discriminatoire en vue de procurer des avantages aux clients, tels que des réductions de coûts ou une amélioration de la performance sur la partie du réseau visée par l'accord.

Les projets d'accord de coopération sont transmis à l'Autorité de régulation des transports.

L'Autorité de régulation des transports contrôle l'exécution de ces accords et peut, lorsque cela est justifié, conseiller d'y mettre fin.

#### **Article L2122-4-4**

L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. La liste des informations concernées est déterminée par voie réglementaire. Le présent article ne s'applique pas à la communication des informations nécessaires à l'accomplissement de leurs missions aux services responsables de l'accès à l'infrastructure d'autres gestionnaires de l'infrastructure, sur le territoire national ou sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne. Il ne s'applique pas non plus à la communication des informations aux fonctionnaires et agents chargés de la tutelle du gestionnaire d'infrastructure.

#### **Article L2122-4-5**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Tout gestionnaire d'infrastructure prend des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel de l'interdiction de divulgation des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-4.

Il établit, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles qui précise la liste des informations mentionnées à l'article L. 2122-4-4 détenues par les services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ainsi que leurs conditions d'utilisation et de communication. Ce plan est pris sur avis conforme de l'Autorité de régulation des transports.

#### **Article L2122-4-6**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Au titre de la coopération qu'ils mènent, de manière transparente entre eux et avec les gestionnaires d'infrastructure des autres Etats membres de l'Union européenne en vue d'améliorer la prise en compte des services ferroviaires internationaux dans l'exercice des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, les gestionnaires d'infrastructure participent notamment à un ou plusieurs guichets uniques auxquels sont présentées les demandes de capacités d'infrastructure pour les services ferroviaires internationaux. A cet effet, ils peuvent constituer des groupements avec des gestionnaires d'infrastructure d'autres Etats membres de l'Union européenne ou leur confier l'exercice de cette mission. Ils définissent les principes, les critères et les procédures appropriés pour l'exercice des fonctions de répartition et de tarification de l'infrastructure concernant les services ferroviaires internationaux, dans le respect des règles nationales relatives à l'accès au réseau ferroviaire.

Ils rendent publics les principaux termes de cette coopération dont ils informent régulièrement le ministre chargé des transports, l'Autorité de régulation des transports et la Commission européenne. Ils invitent la Commission européenne, en qualité d'observateur, à leurs principales réunions de coopération. Ils transmettent à l'Autorité de régulation des transports, à sa demande, les informations nécessaires à la réalisation des missions mentionnées au quatrième alinéa de l'article L. 2131-6-1.

#### **Article L2122-4-7**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure déclare saturée une section de l'infrastructure ferroviaire, il met en œuvre un plan de renforcement des capacités.

En l'absence d'un tel plan ou en cas de retard à le mettre en œuvre, il cesse de percevoir toute redevance au titre de la rareté des capacités.

Toutefois, si l'Autorité de régulation des transports estime que le gestionnaire d'infrastructure apporte la preuve que le plan de renforcement des capacités ne peut être mis en œuvre pour des raisons échappant à son contrôle ou que les options qui s'offrent à lui ne sont pas viables économiquement ou financièrement, elle peut autoriser celui-ci à continuer de percevoir des redevances au titre de la rareté des capacités.

#### **Article L2122-5**

Le gestionnaire d'infrastructure assurant la fonction de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire publie chaque année un document de référence du réseau qui décrit les caractéristiques de l'infrastructure mise à disposition des entreprises ferroviaires, les tarifs des prestations offertes, les règles de répartition des capacités, ainsi que les informations nécessaires à l'exercice des droits d'accès au réseau. Ce document précise les mesures prises par le gestionnaire d'infrastructure en

matière de répartition et de tarification des infrastructures ferroviaires pour les services de transport ferroviaire internationaux, dans le cadre de la coopération mentionnée à l'article L. 2122-4-6. Son contenu, en français et dans au moins une autre langue officielle de l'Union européenne, est mis gratuitement à disposition sous forme électronique.

Le gestionnaire d'infrastructure assurant la fonction de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire d'un réseau sur lequel une seule entreprise circule et n'effectue que des services de marchandises est dispensé d'établir le document de référence du réseau tant qu'il n'existe pas d'autre demandeur de capacité dudit réseau que cette entreprise.

Le gestionnaire d'infrastructure n'assurant pas la fonction de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire transmet au gestionnaire d'infrastructure qui l'assure les éléments mentionnés au premier alinéa qui relèvent de sa compétence afin que ce dernier les intègre au document de référence du réseau.

#### **Article L2122-6**

Tout candidat peut conclure avec le gestionnaire d'infrastructure assurant la fonction de répartition des capacités de celle-ci un accord-cadre précisant les caractéristiques des capacités d'infrastructure ferroviaire qui lui sont offertes pour une durée déterminée tenant compte, le cas échéant, de l'existence de contrats commerciaux, d'investissements particuliers ou de risques.

#### **Article L2122-7**

Les entreprises ferroviaires qui exploitent des services avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 peuvent conclure avec le gestionnaire d'infrastructure des accords-cadres pour une durée de cinq ans, renouvelables une fois, sur la base des caractéristiques des capacités utilisées à condition que ces entreprises justifient d'investissements spéciaux ou de contrats commerciaux avant cette date.

#### **Article L2122-7-1**

Dans le cadre de la politique générale arrêtée par l'autorité administrative compétente, le gestionnaire d'infrastructure adopte un plan d'entreprise, comprenant des plans d'investissement et de financement. Le but de ce plan est d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement optimaux et efficaces de l'infrastructure ferroviaire, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs.

#### **Article L2122-7-1-1**

Créé par l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018

Les comptes de résultat du gestionnaire d'infrastructure doivent, en considérant toute période de cinq années consécutives dans des conditions normales d'activité, présenter un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par les

pouvoirs publics, y compris, le cas échéant, sous forme d'avances, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

### **Article L2122-7-2**

Le gestionnaire d'infrastructure dresse et tient à jour le registre de ses actifs et des actifs qu'il est chargé de gérer et qui seraient utilisés pour évaluer le financement nécessaire pour les remettre en état ou les remplacer. Ce registre est accompagné du détail des dépenses consacrées au renouvellement et à la mise à niveau de l'infrastructure.

### **Article L2122-7-2-1**

Créé par l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018

Les recettes provenant des activités de gestion d'infrastructure, y compris les fonds publics, ne peuvent être utilisées par le gestionnaire d'infrastructure que pour financer ses propres activités, y compris le service de ses emprunts. Le gestionnaire d'infrastructure peut également utiliser ces recettes pour verser des dividendes aux propriétaires de l'entreprise, parmi lesquels peuvent figurer des actionnaires privés, mais pas des entreprises faisant partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerçant un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur ce gestionnaire d'infrastructure.

Les gestionnaires d'infrastructure n'accordent pas de prêt aux entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Les gestionnaires d'infrastructure ne reçoivent pas de prêts des entreprises ferroviaires, que ce soit directement ou indirectement.

Des prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée.

Les prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée qui ont été accordés avant le 24 décembre 2016 subsistent jusqu'à leur échéance, pour autant qu'ils aient été contractés aux taux du marché et qu'ils soient effectivement décaissés et que le service des intérêts soit assuré.

Les services éventuels offerts par d'autres entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée au gestionnaire d'infrastructure sont fournis sur la base de contrats et rémunérés soit aux prix du marché, soit à des prix qui reflètent le coût de production, majorés d'un bénéfice raisonnable.

Les dettes attribuées au gestionnaire d'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément, sans préjudice de la possibilité du paiement final des dettes par l'intermédiaire de l'entreprise qui fait partie d'une entreprise verticalement intégrée et exerce un contrôle à la fois sur une entreprise ferroviaire et sur un gestionnaire d'infrastructure, ou par l'intermédiaire d'une autre entité au sein de l'entreprise.

Les comptes du gestionnaire d'infrastructure et des autres entités juridiques au sein d'une entreprise verticalement intégrée sont tenus de façon à garantir le respect du présent article et à permettre la séparation des comptes et la transparence des circuits financiers au sein de l'entreprise.

Au sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire d'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise.

#### **Article L2122-8**

Les modalités d'application de la présente section sont fixées par voie réglementaire.

### **Section 3 : Règles applicables aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats**

#### **Article L2122-9**

I. - Les entreprises ferroviaires autorisées à exploiter des services de transport ont, dans des conditions équitables, transparentes et sans discrimination, un droit d'accès à l'ensemble du réseau ferroviaire.

II. - Les conditions de délivrance des prestations minimales fournies par les gestionnaires d'infrastructure sont définies par voie réglementaire.

#### **Article L2122-10**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 175

Pour exercer une activité de transport sur le réseau ferroviaire, les entreprises doivent être titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire délivrée dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le présent article ne s'applique pas aux entreprises :

1° Dont les activités sont limitées à la seule fourniture de services de navettes pour véhicules routiers circulant uniquement sur la liaison fixe trans-Manche mentionnée à l'article L. 2111-8 ;

2° Qui exploitent uniquement des services urbains ou suburbains de transport de voyageurs ;

3° Qui exploitent uniquement des services ferroviaires de transport de voyageurs sur des infrastructures ferroviaires locales ou régionales autonomes ;

4° Qui exploitent uniquement des services régionaux de fret ferroviaire ;

5° Qui exploitent uniquement des services de fret sur une infrastructure ferroviaire privée à l'usage exclusif de son propriétaire.

Les entreprises mentionnées aux 3° à 5° du présent article restent soumises à une obligation d'assurance dont les modalités sont prévues par voie réglementaire.

### **Article L2122-11**

Un candidat au sens du présent livre est une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire.

Les demandes visant à l'obtention de telles capacités sont introduites par les candidats. Afin d'utiliser ces capacités, les candidats qui ne sont pas des entreprises ferroviaires désignent l'entreprise ferroviaire bénéficiaire qui conclura le contrat mentionné à l'alinéa suivant.

L'utilisation de l'infrastructure donne lieu à la passation d'un contrat entre l'entreprise ferroviaire bénéficiaire d'un sillon et le gestionnaire d'infrastructure, sans préjudice du droit des autres candidats à conclure un accord avec le gestionnaire de l'infrastructure portant sur l'attribution de sillons. Les conditions auxquelles sont soumis ces accords sont non discriminatoires et transparentes.

### **Article L2122-12**

Les capacités d'infrastructure disponibles ne peuvent, une fois affectées à un candidat, être transférées par ce candidat à une autre entreprise ou un autre service. Tout transfert de capacités d'infrastructure à titre onéreux ou gratuit est interdit et entraîne l'exclusion de l'attribution ultérieure de capacités.

La mise à la disposition d'une entreprise ferroviaire de sillons attribués à un candidat telle que prévue à l'article L. 2122-11 ne constitue pas un transfert prohibé.

### **Article L2122-13**

Les modalités d'application de la présente section sont fixées par voie réglementaire.



# Code des transports

Exploitation des installations de service et prestations fournies aux candidats

## **Chapitre III : Exploitation des installations de service et prestations fournies aux candidats**

### **Section 1**

#### **Article L2123-1**

Le présent chapitre s'applique aux installations de service reliées au réseau ferroviaire mentionné à l'article L. 2122-1 et aux services de base fournis dans ces installations ainsi qu'aux prestations complémentaires ou connexes fournies par les exploitants de ces installations ou par les gestionnaires d'infrastructure, en particulier ceux énumérés aux points 2,3 et 4 de l'annexe II de la directive 2012/34/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte). La nature de ces installations, services et prestations est fixée par voie réglementaire.

#### **Article L2123-1-1**

La gestion des gares de voyageurs et l'exploitation des autres installations de service, font l'objet d'une comptabilité séparée de la comptabilité de l'exploitation des services de transport ferroviaire.

Aucun fonds public versé à l'une de ces activités ne peut être affecté à l'autre.

#### **Article L2123-2**

L'utilisation d'une installation de service par une entreprise ferroviaire ou par un autre candidat défini à l'article L. 2122-11 et la fourniture des services dans cette installation donnent lieu à la passation d'un contrat avec son exploitant.

#### **Article L2123-2-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 25 (V)

L'autorité organisatrice régionale de transport ferroviaire est consultée sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement en gare entrepris par SNCF Réseau et SNCF Voyageurs.

#### **Article L2123-3**

Modifié par Ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 - art. 25 (V)

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire sont consultées, pour les gares d'intérêt national, sur les projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les gares de voyageurs desservies dans le cadre de services de transport organisés par ces autorités. Il définit également les conditions dans lesquelles les autorités organisatrices de transport ferroviaire peuvent décider, par convention avec SNCF Voyageurs

et SNCF Réseau, de réaliser des projets d'investissements de développement et de renouvellement dans les autres gares de voyageurs relevant du ressort territorial de ces autorités organisatrices.

#### **Article L2123-3-1**

Les entreprises ferroviaires et les autres candidats ont un droit d'accès à des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes aux installations de service et aux services mentionnés à l'article L. 2123-1, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Les demandes d'accès à une installation de service en vue de la fourniture d'un service de base ne peuvent être refusées par l'exploitant de l'installation de service que s'il existe une alternative viable permettant à l'entreprise ferroviaire d'exploiter le service de transport ferroviaire concerné sur le même trajet ou sur un itinéraire de substitution dans des conditions économiquement acceptables.

#### **Article L2123-3-2**

L'exploitant de l'installation de service publie sur son site internet les informations relatives aux conditions d'accès à l'installation et de fourniture des services mentionnés à l'article L. 2123-1, ainsi qu'aux redevances mentionnées à l'article L. 2123-3-5. Ces informations y sont mises à disposition gratuitement.

L'exploitant de l'installation de service transmet au gestionnaire d'infrastructure du réseau auquel l'installation est reliée l'adresse du site internet où sont publiées les informations mentionnées au premier alinéa et l'informe en cas de modification de l'adresse de son site internet.

Le gestionnaire d'infrastructure intègre au document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 les informations figurant sur les sites internet des exploitants des installations de service reliées à son réseau ou y indique les adresses des sites internet sur lesquels les informations sont mises à disposition.

#### **Article L2123-3-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Les demandes d'accès aux installations de service et aux services mentionnés à l'article L. 2123-1 sont traitées dans un délai raisonnable, fixé par l'Autorité de régulation des transports.

#### **Article L2123-3-4**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

En cas de conflit entre différentes demandes d'accès à une installation de service, son exploitant s'efforce de répondre au mieux à toutes les demandes.

En cas d'impossibilité de satisfaire l'ensemble des besoins avérés d'accès à l'installation concernée et en l'absence d'alternative viable, le candidat peut demander à l'Autorité de régulation des transports de prendre les mesures permettant de concilier au mieux les demandes d'accès, dans le cadre d'une procédure définie par celle-ci.

#### **Article L2123-3-5**

L'utilisation d'une installation de service par une entreprise ferroviaire ou un autre candidat et la fourniture des services mentionnés à l'article L. 2123-1 donnent lieu à la perception d'une redevance par son exploitant, affectée au financement de ses activités.

Les principes de tarification applicables à l'utilisation des installations de service et à la fourniture des services mentionnés à l'article L. 2123-1 sont fixés par voie réglementaire.

#### **Article L2123-3-6**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 176

Si une installation de service mentionnée à l'article L. 2123-1 n'a pas été utilisée pendant au moins deux années consécutives et si un candidat s'est déclaré intéressé par un accès à cette installation auprès de l'exploitant de cette installation sur la base de besoins avérés, son propriétaire annonce publiquement que son exploitation est disponible à la location ou au crédit-bail en tant qu'installation de service ferroviaire, en totalité ou en partie, à moins que l'exploitant de cette installation de service ne démontre qu'un processus de reconversion en cours empêche son utilisation par une entreprise ferroviaire, dans les conditions prévues à l'article 15 du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire.

#### **Article L2123-3-7**

I. - Afin d'assurer la totale transparence et le caractère non discriminatoire de l'accès aux installations de service mentionnées au II et de la fourniture des services dans ces installations, toute entreprise exploitant de manière directe ou indirecte des services de transport ferroviaire qui exerce simultanément de manière directe ou indirecte une activité d'exploitant d'installation de service, met en place les mesures propres à assurer l'indépendance organisationnelle et décisionnelle de l'entité chargée de l'activité d'exploitant d'installation de service.

II. - Pour l'application du I, les installations de service concernées sont les gares de voyageurs, les terminaux de marchandises, les gares de triage, de formation et de manœuvre, les voies de garage, les voies ferrées portuaires et les infrastructures de ravitaillement en combustible.

#### **Article L2123-4**

Pour les gares de voyageurs prioritaires qu'il définit, SNCF Mobilités établit un plan de stationnement sécurisé des vélos. Ce plan fixe le nombre et l'emplacement des équipements de stationnement des vélos et les modalités de protection contre le vol, en tenant compte de la fréquentation de la gare, de sa configuration et des possibilités d'y accéder selon les différents modes de déplacement. Il prend en compte les possibilités d'embarquement des vélos non démontés à bord des trains. Il programme la réalisation des travaux correspondants et comporte, à ce titre, un plan de financement. Ce plan est élaboré par SNCF Mobilités, en concertation avec les collectivités territoriales et leurs groupements concernés.

Il est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité au sens de la section 2 du chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre II de la première partie du présent code et avec le plan de déplacements urbains prévu à l'article L. 1214-1, lorsqu'ils existent.

II. - Le plan prévu au présent article est élaboré dans un délai de trois ans à compter de la promulgation de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

# Code des transports

Autorité de régulation des transports

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

#### **LIVRE I<sup>ER</sup> : SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

##### **TITRE III : RÉGULATION**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Missions de l'Autorité de régulation des transports**

###### **Article L2131-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. Elle exerce ses missions en veillant au respect de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, notamment des objectifs et dispositions visant à favoriser le développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises.

Sans préjudice des compétences de l'Autorité de la concurrence, elle assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires que lui reconnaît l'article L. 1264-2.

###### **Article L2131-3**

Modifié par Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 152

L'Autorité de régulation des transports veille en particulier à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence. Elle veille à ce même objet s'agissant des modalités d'exercice de la gestion technique de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Elle assure une mission générale d'observation des conditions d'accès à ces réseaux et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs de ces secteurs, formuler et publier toute recommandation.

#### **Article L2131-4**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 152

L'Autorité de régulation des transports veille à ce que l'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière équitable et non discriminatoire. Elle veille également à ce que l'activité de gestion technique de l'infrastructure du réseau de transport public du Grand Paris et des réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris soit exercée de manière équitable et non discriminatoire. Elle s'assure que le document de référence du réseau mentionné à l'article L. 2122-5 et le document de référence prévu à l'article L. 2142-19 ne contiennent pas de dispositions discriminatoires et n'octroient pas aux gestionnaires d'infrastructure ou au gestionnaire technique au sens de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 précitée des pouvoirs discrétionnaires pouvant être utilisés à des fins de discrimination à l'égard des candidats.

Elle s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installation de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. A ce titre, l'Autorité de régulation des transports prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10.

#### **Article L2131-4-1**

Créé par Ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 - art. 2

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent chapitre.

### **Chapitre II : Compétences de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières**

#### **Article L2132-1**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 152

L'Autorité de régulation des transports est compétente pour le réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1, pour le réseau de métro et le réseau express régional définis à l'article L. 2142-3, pour le réseau de transport public du Grand Paris et pour les réseaux mentionnés à l'article 20-2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.



### **Article L2132-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

A la demande du ministre chargé des transports, l'Autorité de régulation des transports est associée à la préparation de la position française dans les négociations ou les actions de coopération internationales dans les domaines du transport ferroviaire et participe à la représentation française dans les organisations internationales et communautaires compétentes en ce domaine.

### **Article L2132-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Aux fins de coordonner leurs processus décisionnels et de s'apporter une assistance mutuelle, l'Autorité de régulation des transports définit, avec les organismes de contrôle, au sens de la directive 2012/34/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), des autres Etats membres de l'Union européenne, les règles de coopération en matière de contrôle de l'accès au réseau, d'organisation des enquêtes et de règlement des différends.

En particulier, elle échange avec ces organismes les informations utiles à l'accomplissement de leurs missions. Les informations échangées portent notamment sur les principes et pratiques décisionnels, sur les principaux aspects des procédures et sur les problèmes d'interprétation de la législation ferroviaire transposée de l'Union européenne.

Lorsqu'une demande formulée en application de l'article L. 1263-2 ou une enquête prévue à l'article L. 1264-1 concernent un sillon international ou lorsque l'activité exercée par l'autorité en vertu des articles L. 2133-1 et suivants concerne des services de transport ferroviaire international, elle consulte les organismes de contrôle susvisés des autres Etats membres de l'Union européenne par lesquels passe le sillon international en cause et, le cas échéant, la Commission européenne, et leur demande toutes les informations nécessaires avant de rendre son avis ou de prendre sa décision.

L'autorité fournit à ces organismes de contrôle les informations pertinentes afin que ceux-ci puissent prendre les mesures nécessaires à l'égard des parties concernées, de sa propre initiative ou à leur demande, lorsque leurs missions de contrôle de l'accès au réseau, de règlement des différends et d'enquête concernent un sillon international ou des services de transport ferroviaire international. Elle précise que ces informations ne peuvent être utilisées qu'à ces fins.

### **Article L2132-4**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Sans préjudice de l'exercice par l'autorité administrative compétente de l'Etat de la faculté de saisir la Commission européenne d'une demande d'examen des mesures prises par un Etat membre de l'Union européenne concernant l'application de la directive 2012/34/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte), en application de l'article 61 de celle-ci, au sujet des conditions d'accès à l'infrastructure et aux services ferroviaires, des licences des entreprises ferroviaires, des redevances d'infrastructure et de la répartition des capacités, dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de ces mesures, l' Autorité de régulation des transports peut saisir la Commission d'une telle demande dans le même délai.

### **Article L2132-5**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des transports précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées à l'article L. 2131-1 et aux articles L. 2131-3 et L. 2131-4 ainsi qu'aux articles L. 2132-1 et L. 2132-2, les règles concernant :

- 1° Les conditions de raccordement au réseau ferroviaire ;
- 2° Les conditions techniques et administratives d'accès au réseau et de son utilisation ;
- 3° Les conditions d'accès aux services présentant un caractère de facilités essentielles et leurs conditions d'utilisation ;
- 4° Les périmètres de chacune des activités comptablement séparées, désignées aux articles L. 2122-4, L. 2123-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans les deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel.

### **Article L2132-5-1**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 152

Dans le respect des dispositions législatives et réglementaires, l'Autorité de régulation des transports précise, en tant que de besoin, dans le cadre des missions fixées aux articles L. 2131-3 et L. 2132-1, les règles concernant les périmètres de chacune des activités comptablement séparées désignées aux articles L. 2142-16, les règles d'imputation comptable qui leur sont appliquées ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Les règles formulées en application du présent article sont transmises pour homologation au ministre chargé des transports, qui se prononce dans un délai de deux mois. L'absence de notification dans ce délai d'une opposition par le ministre vaut homologation. Le refus d'homologation doit être motivé. Les règles homologuées sont publiées au Journal officiel.

### **Article L2132-6**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, la commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986, au titre de ses

missions en matière de sécurité ferroviaire, et l'autorité chargée de la délivrance de la licence d'entreprise ferroviaire se communiquent, au titre de la coopération qu'ils entretiennent entre eux, les informations utiles à l'accomplissement de leurs missions respectives.

Les dispositions relatives au secret professionnel ne font pas obstacle à la communication à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou à l'autorité responsable de la délivrance des licences, par l'Autorité de régulation des transports, des informations recueillies dans l'exercice de ses missions qu'elle estime de nature à prévenir les atteintes à la sécurité ferroviaire.

L'Autorité de régulation des transports adresse à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, à la commission intergouvernementale mentionnée au premier alinéa et à l'autorité chargée de la délivrance de la licence d'entreprise ferroviaire, à son initiative ou à la demande de ces derniers, des recommandations sur toute question relative à l'accès au réseau ferroviaire et, notamment, sur des éléments susceptibles de nuire à la concurrence sur les marchés des services ferroviaires.

Dans un délai maximal, fixé par décret, à compter de la réception des recommandations qui lui sont adressées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ou par la commission intergouvernementale mentionnée au premier alinéa sur les questions relatives à la sécurité ferroviaire, l'Autorité de régulation des transports prend une décision qui est motivée si elle s'en écarte.

#### **Article L2132-7**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 26

L'Autorité de régulation des transports peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires, les autres candidats au sens du livre I<sup>er</sup> de la deuxième partie du présent code et la SNCF.

Les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires, les autres candidats au sens du même livre I<sup>er</sup> et la SNCF sont tenus de lui fournir toute information statistique concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services, ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants.

#### **Article L.2132-7-1**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 152

L'Autorité de régulation des transports peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région d'Ile-de-France. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par la Régie autonome des transports parisiens, les exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Ile-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique et Ile-de-France Mobilités.

Ils sont tenus, chacun en ce qui le concerne, de fournir à l'autorité les informations statistiques concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants.

#### **Article L2132-8**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Avant de rendre ses décisions, avis ou recommandations dans le secteur ferroviaire, à l'exclusion des décisions adoptées dans le cadre des procédures prévues aux chapitres I<sup>er</sup> et III à V du titre VI du livre II de la première partie et à l'article L. 2132-7, l'Autorité de régulation des transports consulte le Gouvernement, afin d'en connaître les analyses, en particulier en ce qui concerne les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national.

#### **Article L2132-9**

Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent chapitre.

### **Chapitre III : Contrôle de l'accès au réseau**

#### **Article L2133-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Sur saisine de l'autorité ou de l'une des autorités organisatrices ayant attribué le ou les contrats de service public, de l'entreprise chargée de l'exécution de ce ou de ces contrats de service public, de l'État ou du gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité de régulation des transports peut limiter ou interdire l'exercice du droit d'accès mentionné au I de l'article L. 2122-9 aux nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs entre un lieu de départ donné et une destination donnée si l'exercice de ce droit est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un ou de plusieurs contrats de service public couvrant le même trajet ou un trajet alternatif.

L'Autorité de régulation des transports est saisie dans un délai d'un mois à compter de la publication de la notification mentionnée à l'article L. 2121-12. Elle rend sa décision dans un délai de six semaines à compter de la réception de toutes les informations utiles à l'instruction, sur la base d'une analyse économique objective et de critères préétablis, et notifie cette décision au demandeur. Lorsqu'elle décide que le service de transport de voyageurs envisagé est susceptible de compromettre l'équilibre économique d'un contrat de service public, elle indique les changements qui pourraient être apportés à ce service afin que les conditions d'octroi du droit d'accès au réseau ferroviaire soient remplies.

L'Autorité de régulation des transports précise les conditions dans lesquelles l'autorité organisatrice qui a attribué le ou les contrats de service public, l'entreprise ferroviaire qui exécute ce ou ces contrats de service public, l'État, le gestionnaire d'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ayant déclaré son

intention d'assurer le service faisant l'objet de la décision peuvent demander le réexamen de ladite décision dans un délai d'un mois après sa notification.

La décision de l'Autorité de régulation des transports est susceptible de recours devant le Conseil d'État.

#### **Article L2133-1-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Dans le cadre de ses missions de suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire, l'Autorité de régulation des transports consulte chaque année les représentants des usagers et des clients des services de transport ferroviaire afin de connaître et prendre en considération leur appréciation des marchés ferroviaires. Elle rend publique ces informations à l'exception de celles qui portent atteinte au secret des affaires.

L'Autorité de régulation des transports établit chaque année un état des lieux de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire.

#### **Article L2133-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports est informée par tout gestionnaire d'infrastructure de son intention de négocier des redevances d'infrastructure avec un candidat. Les tarifs négociés sont transmis à l'autorité, qui peut s'y opposer s'ils méconnaissent les dispositions du premier alinéa de l'article L. 2131-3 et celles de l'article L. 2131-4. L'absence d'opposition dans un délai de deux mois à compter de la réception des tarifs négociés vaut accord.

#### **Article L2133-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports autorise l'entrée en vigueur des accords-cadres prévus à l'article L. 2122-7. A la demande des parties, elle émet un avis sur les accords-cadres prévus à l'article L. 2122-6, notamment sur leur volet tarifaire.

#### **Article L2133-4**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports approuve, après avis de l'Autorité de la concurrence, les règles de la séparation comptable prévue aux articles L. 2122-4, L. 2123-1-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, les règles d'imputation, les périmètres comptables et les principes régissant les relations financières entre les activités comptablement séparées, qui sont proposés par les opérateurs. Elle veille à ce que ces règles, périmètres et principes ne permettent aucune discrimination, subvention croisée ou distorsion de

concurrence. Les modifications de ces règles, périmètres et principes sont approuvées dans les mêmes conditions.

Aux fins de vérification et de contrôle de l'effectivité de la séparation comptable prévue aux mêmes articles L. 2122-4, L. 2123-1-1, L. 2144-1 et L. 2144-2, l'Autorité de régulation des transports peut recueillir, auprès des entreprises qui exercent des activités de gestion de l'infrastructure ferroviaire, d'exploitation d'installations de service ou d'entreprise ferroviaire, ainsi qu'auprès des entités des entreprises verticalement intégrées toutes les informations comptables qu'elle estime nécessaires, notamment celles énumérées à l'annexe VIII de la directive 2012/34/ UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

L'Autorité de régulation des transports informe les services de l'Etat compétents des irrégularités potentielles en matière d'aides d'Etat constatées dans l'exercice de ses attributions.

#### **Article L2133-5**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

I. - L'Autorité de régulation des transports émet un avis conforme sur la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national tenant compte :

- 1° Des principes et des règles de tarification applicables sur ce réseau, prévus notamment, dans le cas de SNCF Réseau, à l'article L. 2111-25 ;
- 2° De la soutenabilité de l'évolution de la tarification pour le marché du transport ferroviaire, et en considération de la position concurrentielle du transport ferroviaire sur le marché des transports ;
- 3° Des dispositions du contrat, mentionné à l'article L. 2111-10, conclu entre l'Etat et SNCF Réseau.

Lorsque, notamment en application d'un contrat de concession de travaux prévu aux articles L. 2111-11 et L. 2111-12, les redevances sont fixées conformément à des dispositions tarifaires sur l'application desquelles l'Autorité de régulation des transports s'est déjà prononcée dans les conditions et selon les modalités prévues aux quatre premiers alinéas, l'avis visé au premier alinéa est réputé obtenu.

II. - Sauf dans le cas prévu à l'article L. 5352-2, l'Autorité de régulation des transports émet un avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies, au regard des principes et des règles de tarification applicables à ces installations.

III. - Lorsque les redevances mentionnées aux I et II du présent article sont fixées pour une période pluriannuelle, l'Autorité de régulation des transports émet son avis pour la période concernée et en cas de modifications.

IV. - Lorsqu'au titre de son avis conforme, l'Autorité de régulation des transports émet un avis défavorable sur un projet de tarification, le gestionnaire d'infrastructure est tenu de lui soumettre un nouveau projet dans un délai, précisé par voie réglementaire, suivant la notification de cet avis.

V. - En l'absence d'avis favorable de l'Autorité de régulation des transports avant une date, précisée par voie réglementaire, antérieure à l'entrée en vigueur de l'horaire de service concerné, le gestionnaire d'infrastructure détermine et publie la tarification applicable sur la base de la dernière tarification ayant fait l'objet d'un avis favorable de l'autorité. L'évolution du montant des redevances par rapport à cette dernière tarification approuvée ne peut pas excéder l'évolution prévue de l'indice des prix à la consommation au cours de l'année suivant l'horaire de service de cette tarification. La tarification déterminée et publiée dans ces conditions s'applique pour toute la durée de l'horaire de service.

Par dérogation aux dispositions des deux dernières phrases du premier alinéa de l'article L. 2111-25, lorsqu'une tarification a été déterminée et publiée par SNCF Réseau en application des dispositions des deux alinéas précédents, SNCF Réseau soumet à l'Autorité de régulation des transports un nouveau projet de tarification destiné à s'appliquer jusqu'à l'horaire de service de l'année d'entrée en vigueur de la prochaine actualisation du contrat prévu à l'article L. 2111-10.

#### **Article L2133-5-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Préalablement à l'examen du budget de SNCF Réseau par le conseil d'administration de celui-ci, l'Autorité de régulation des transports émet un avis motivé sur ce projet. Cet avis porte notamment sur le respect de la trajectoire financière définie par le contrat conclu entre l'Etat et SNCF Réseau mentionné à l'article L. 2111-10.

Si l'Autorité de régulation des transports constate que SNCF Réseau a manqué à ses obligations contractuelles ou que la trajectoire financière s'est écartée de celle prévue au contrat, elle en analyse les causes et peut recommander au conseil d'administration de SNCF Réseau de mettre en œuvre des mesures correctives appropriées.

#### **Article L2133-5-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports autorise le gestionnaire d'infrastructure à poursuivre la perception des redevances au titre de la rareté sur une infrastructure déclarée saturée dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article L. 2122-4-7.

#### **Article L2133-6**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports émet un avis motivé sur le document de référence du réseau dans un délai de deux mois suivant sa publication. Les modifications qui, au vu de cet avis, sont nécessaires pour rendre les dispositions conformes à la réglementation sont apportées sans nouvelle consultation des parties intéressées.

#### **Article L2133-7**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

A la demande de l'autorité administrative compétente, l'Autorité de régulation des transports émet un avis sur les tarifs des services de transport de voyageurs réalisés à titre exclusif par une entreprise ferroviaire à laquelle l'exploitation est confiée sans mise en concurrence préalable. Elle veille au respect, à ce titre, des tarifs sociaux nationaux et des articles L. 1112-1 à L. 1112-10. Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

#### **Article L2133-8**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports est consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs à l'accès au réseau ferroviaire, à la conception, la réalisation et l'utilisation des infrastructures et des matériels de transport ferroviaire.

Le délai dont dispose l'autorité pour rendre son avis à compter de la transmission d'un projet de texte, pouvant être réduit à titre exceptionnel et sur demande du Premier ministre, est fixé par décret en Conseil d'État.

#### **Article L2133-9**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports peut s'opposer à la nomination, au renouvellement ou à la révocation du président du conseil d'administration de SNCF Réseau, dans les conditions fixées à l'article L. 2111-16.

#### **Article L2133-10**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

L'Autorité de régulation des transports veille à ce que les décisions de la SNCF respectent l'indépendance de SNCF Réseau dans l'exercice des fonctions définies au 1° de l'article L. 2111-9.

#### **Article L2133-11**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 25 (V)

La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs informent l'Autorité de régulation des transports de tout projet de déclassement de biens situés à proximité de voies ferrées exploitées.



### **Article L2133-12**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Toute personne s'estimant victime de la part de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire d'un traitement inéquitable, d'une discrimination ou de toute autre pratique ayant pour effet de restreindre abusivement l'accès au réseau ferroviaire, y compris les installations de service, peut, dans les délais de recours contentieux, saisir pour avis l'Autorité de régulation des transports. L'autorité ainsi saisie en informe sans délai l'Etablissement public de sécurité ferroviaire, qui lui fournit les informations utiles à l'instruction de la saisine. Elle dispose d'un délai maximum de deux mois à compter de la réception de la saisine pour formuler son avis, qu'elle peut publier. Le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire prend, au vu de cet avis, toute mesure qu'il juge nécessaire. Il notifie sa décision à l'auteur de la saisine et à l'autorité.

La saisine de l'autorité suspend les délais de recours à l'encontre de la décision de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Ces délais recommencent à courir à compter de la notification au demandeur de l'avis de l'autorité. L'autorité ne peut intervenir au titre du présent article lorsqu'une procédure est engagée devant une juridiction.

### **Article L2133-13**

Créé par Ordonnance n° 2016-79 du 29 janvier 2016 - art. 2

Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent chapitre.

## **Chapitre IV : Recours devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières**

### **Article L2134-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 - art. 1

Les dispositions générales relatives aux recours devant l'Autorité de régulation des transports sont énoncées au chapitre III du titre VI du livre II de la première partie.

## **Chapitre V : Sanctions administratives et pénales**

### **Article L2135-1**

Les dispositions générales relatives aux sanctions administratives et pénales sont énoncées au chapitre IV du titre VI du livre II de la première partie.

# Code des transports

SNCF Voyageurs

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

#### **LIVRE I<sup>ER</sup> : SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

#### **TITRE IV : ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

##### **Chapitre I<sup>er</sup> : SNCF Voyageurs**

##### **Section 1 : Objet et missions**

###### **Article L2141-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 25 (V)

La société SNCF Voyageurs exploite, directement ou à travers ses filiales, des services de transport ferroviaire et exerce d'autres activités prévues par ses statuts.

Elle exploite, dans ce cadre, les services de transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national, sous réserve du second alinéa du II de l'article 8 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

La société SNCF Voyageurs est soumise aux dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes.

###### **Article L2141-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 25 (V)

SNCF Voyageurs conclut avec l'Etat un contrat d'une durée de dix ans, actualisé tous les trois ans pour une durée de dix ans. Ce contrat détermine notamment les objectifs assignés à l'entreprise en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques.

SNCF Voyageurs rend compte chaque année, dans son rapport d'activité, de la mise en œuvre du contrat mentionné au premier alinéa du présent article. Ce rapport est adressé au Parlement, à l'Autorité de régulation des transports et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

## **Section 2 : Organisation administrative**

### **Article L2141-6**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 5

La société SNCF Voyageurs est dotée d'un conseil d'administration qui comprend :

- 1° Deux tiers de membres désignés par l'assemblée générale des actionnaires, sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa du I de l'article 4 et du II de l'article 6 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique ;
- 2° Un tiers de représentants des salariés désignés en application des dispositions de l'article 7 de la même ordonnance.

## **Section 3 : Gestion financière et comptable**

### **Article L2141-10**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 5

La société SNCF Voyageurs développe une comptabilité permettant notamment d'apprécier les coûts économiques réels relatifs aux missions qui lui sont confiées respectivement par l'Etat et par les collectivités territoriales.

### **Article L2141-11**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 25 (V)

L'activité de transport de personnes de SNCF Voyageurs en Ile-de-France est identifiée dans les comptes d'exploitation, dans les conditions prévues par les conventions conclues avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

L'activité de transport de personnes de SNCF Voyageurs, hors région d'Ile-de-France, est identifiée dans les comptes d'exploitation pour chaque convention conclue avec une autorité organisatrice de transport.

Dans les conditions fixées par chaque convention d'exploitation, SNCF Voyageurs transmet chaque année, avant le 30 juin, à l'autorité organisatrice de transport un rapport indiquant notamment les comptes d'exploitation retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la convention correspondante sur l'année civile précédente, les comptes détaillés ligne par ligne selon une décomposition par ligne définie par chaque autorité organisatrice de transport, une analyse de la qualité du service et une annexe permettant à l'autorité organisatrice d'apprécier les conditions d'exploitation du transport régional de voyageurs. Toutes les pièces justificatives des éléments de ce rapport sont

tenues à la disposition de l'autorité organisatrice de transport intéressée dans le cadre de son droit de contrôle.

Un décret fixe le contenu du rapport annuel.

#### **Section 4 : Gestion domaniale**

##### **Article L2141-13**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 11

Lorsqu'un bien immobilier appartenant à la société SNCF Voyageurs est nécessaire au transport ferroviaire national, l'Etat s'oppose à tout acte de disposition ou toute création d'une sûreté sur ce bien immobilier, ou subordonne l'acte de disposition ou la création de la sûreté à la condition qu'il ne soit pas susceptible de porter préjudice au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Ce droit de l'Etat s'applique dans les mêmes conditions aux biens immobiliers nécessaires au transport ferroviaire de toutes filiales de la société SNCF Voyageurs, dès lors que ces biens leur seraient apportés ou cédés par cette dernière à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Est nul de plein droit tout acte de disposition ou création de sûreté réalisé sans que l'Etat n'ait été mis à même de s'y opposer, en violation de son opposition ou en méconnaissance des conditions fixées à la réalisation de l'opération.

Les biens mentionnés au premier alinéa ne peuvent faire l'objet d'aucune saisie et le régime des baux commerciaux ne leur est pas applicable.

Les catégories des biens immobiliers mentionnés au présent article sont définies par décret en Conseil d'Etat, qui précise les biens immobiliers pour lesquels la cession fait l'objet d'une autorisation préalable expresse et ceux pour lesquels la cession peut intervenir à défaut pour l'Etat de s'y être opposé dans un délai déterminé à compter de sa saisine.

##### **Article L2141-14**

Modifié par Ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 - art. 11

Les biens immobiliers utilisés par la société SNCF Voyageurs, ou l'une de ses filiales, pour la poursuite des missions de la société SNCF Voyageurs peuvent être cédés à l'Etat, à des collectivités territoriales ou à des groupements de collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à leur valeur de reconstitution.

##### **Article L2141-15**

Les biens immobiliers utilisés par SNCF Mobilités pour la poursuite de ses missions peuvent être repris par l'État ou cédés à des collectivités territoriales ou à des groupements de collectivités territoriales pour des motifs d'utilité publique, moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur de reconstitution.

## **Section 6 : Ressources**

### **Article L2141-19**

Modifié par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 26

SNCF Voyageurs reçoit des concours financiers de la part de l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public qui lui sont confiées en raison du rôle qui est imparti au transport ferroviaire dans la mise en œuvre du droit à la mobilité et de ses avantages en ce qui concerne la sécurité et l'énergie. Il reçoit également des concours des collectivités territoriales, notamment en application des dispositions aux articles L. 2121-3 et L. 2121-4.

Ces concours donnent lieu à des conventions conclues par SNCF Voyageurs avec l'Etat ou les collectivités territoriales concernées.

# Code des transports

Interopérabilité, sécurité, sûreté des transports ferroviaires ou guidé  
Principes généraux

## Article L2201-1

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 3

Pour l'application de l'article L. 1621-2, du présent titre et des titres I<sup>er</sup> et II, à l'exclusion des articles L. 2214-1 à L. 2214-3, on entend par :

1° « Système ferroviaire » : les éléments du réseau et les véhicules aptes à circuler sur tout ou partie de ce même réseau tel que définis à l'annexe I de 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.

Toutefois, les dispositions applicables au système ferroviaire ne s'appliquent pas aux systèmes de métros, aux systèmes de tramways et autres systèmes caractérisés par la circulation exclusive de véhicules ferroviaires légers, aux systèmes séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de voyageurs locaux, urbains ou suburbains ainsi qu'aux exploitants de transport public de personnes opérant exclusivement sur ces réseaux. Elles ne s'appliquent pas non plus, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, aux infrastructures privées, légères ou destinées à un usage local, historique ou touristique ainsi qu'aux véhicules utilisés sur ces infrastructures ;

2° « Interopérabilité » : l'aptitude d'un système ferroviaire à permettre la circulation sûre et sans rupture de trains qui accomplissent les niveaux de performance requis ; cette aptitude repose sur l'ensemble des conditions réglementaires, techniques et opérationnelles qui doivent être remplies pour satisfaire aux exigences essentielles ;

3° « Mise sur le marché d'un constituant d'interopérabilité » : la première mise à disposition sur le marché de l'Union européenne d'un constituant d'interopérabilité prêt à fonctionner dans son état de fonctionnement nominal ;

4° « Exigences essentielles » : les exigences générales et particulières que doivent satisfaire le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris leurs interfaces, telles que définies à l'annexe III de 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 ;

5° « Sous-systèmes » : les parties structurelles ou fonctionnelles du système ferroviaire, telles que définies à l'annexe II de la directive (UE) 2016/797 mentionnée au 4° ;

6° « Organisme d'évaluation de la conformité » : un organisme d'évaluation de la conformité au sens de la directive (UE) 2016/797 mentionnée au 4°, qui a été notifié ou désigné comme étant chargé des activités d'évaluation de la conformité, y compris l'étalonnage, les essais, la certification et l'inspection ;

7° « Constituant d'interopérabilité » : tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, déterminés par les spécifications techniques d'interopérabilité, dont dépend directement



ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. Ce terme englobe des objets matériels ou immatériels ;

8° « Réaménagement » : les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties résultant en une modification du dossier technique accompagnant la déclaration " CE " de vérification, si ce dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système ;

9° « Renouvellement » : les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système.

### **Article L2201-2**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 3

L'État veille à ce que soit assuré sur le système ferroviaire :

1° Le maintien global de la sécurité ferroviaire et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, son amélioration constante, en tenant compte de l'évolution du droit de l'Union européenne et des règles internationales, ainsi que du progrès technique et scientifique et en donnant la priorité à la prévention des accidents ;

2° L'atteinte de l'objectif d'interopérabilité au sein du système ferroviaire de l'Union européenne afin d'aboutir à un niveau optimal européen d'harmonisation technique, de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire et de contribuer au parachèvement de l'espace ferroviaire européen unique et à la réalisation progressive du marché intérieur de l'Union européenne.

# Code des transports

Mise sur le marché des composants d'interopérabilité ferroviaires

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

#### **LIVRE II : INTEROPÉRABILITÉ, SÉCURITÉ, SÛRETÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDÉS**

##### **TITRE I<sup>ER</sup> : INTEROPÉRABILITÉ**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité ferroviaires**

###### **Section 1 : Dispositions générales**

###### **Article L2211-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Les constituants permettant d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire ne peuvent être mis sur le marché que s'ils sont munis d'une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

Le respect des dispositions prévues à l'alinéa précédent présume de la satisfaction des produits en cause aux exigences essentielles permettant de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire.

Les conditions d'application du présent article et notamment la définition des exigences essentielles d'interopérabilité et les règles relatives à la mise sur le marché de ces constituants sont fixées par voie réglementaire.

###### **Article L2211-1-1**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Sous réserve du respect des exigences essentielles permettant de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire, la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité pour leur utilisation dans le cadre du système ferroviaire de l'Union européenne ne peut pas être interdite, ni restreinte ou entravée.

## **Section 2 : Sanctions administratives et pénales**

### **Sous-section 1 : Recherche et constatation des infractions**

#### **Article L2211-2**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Sans préjudice de la compétence des officiers et agents de police judiciaire agissant dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles visant à vérifier le respect des dispositions de l'article L. 2211-1 et pour rechercher et constater les infractions prévues par l'article L. 2211-6 les agents de l'Établissement public de sécurité ferroviaire mentionné à l'article L. 2221-1 et les préposés d'exploitants ferroviaires.

Ces agents et préposés sont agréés et commissionnés par le ministre chargé des transports.

Les infractions prévues par l'article L. 2211-6 sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire. Les procès-verbaux sont adressés au procureur de la République dans les cinq jours qui suivent leur clôture. Une copie en est remise au fabricant ou au responsable de la mise sur le marché dans le même délai.

#### **Article L2211-3**

Les agents mentionnés à l'article L. 2211-2 peuvent, pour l'exercice de leurs missions, pénétrer entre 8 heures et 20 heures dans tous les lieux utilisés exclusivement à des fins professionnelles par le fabricant ou toute personne intervenant pour la mise sur le marché des produits mentionnés à l'article L. 2211-1, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. Ils ont également libre accès aux lieux où sont installés ou exploités les systèmes de transport.

Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations ou en assurer lui-même la direction.

#### **Article L2211-4**

Les agents mentionnés à l'article L. 2211-2 peuvent prélever des pièces ou des échantillons pour procéder à des analyses ou à des essais et exiger la communication de tout élément justificatif ou document nécessaire à l'accomplissement de leurs missions.

Lorsque des vérifications complémentaires sont nécessaires, ces agents peuvent consigner les produits susceptibles de faire l'objet des mesures prévues par l'article L. 2211-5. Les produits consignés sont laissés à la garde de leur détenteur. Les agents habilités indiquent dans un procès-verbal ou un rapport les produits faisant l'objet de la consignation.

La consignation, dont est immédiatement informé le procureur de la République, ne peut excéder quinze jours.

Le délai de consignation peut être prorogé par ordonnance motivée du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel est situé le lieu où les produits sont consignés, ou du magistrat qu'il délègue.

Le magistrat est saisi sans formalité par les agents habilités. Il statue dans les vingt-quatre heures par ordonnance exécutoire à titre provisoire, au vu de tous les éléments d'information de nature à justifier cette mesure.

L'ordonnance de prorogation de la mesure de consignation est notifiée, par tous moyens, au détenteur des produits consignés.

La mainlevée de la mesure de consignation peut être ordonnée à tout moment soit par les agents ayant procédé à cette consignation ou par le procureur de la République, soit par le président du tribunal de grande instance ou le magistrat qu'il délègue à cet effet.

## **Sous-section 2 : Mesures de police et sanctions administratives**

### **Article L2211-5**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Si la déclaration « CE » de conformité a été établie indûment, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire exige que le constituant d'interopérabilité ne soit pas mis sur le marché. Il enjoint au fabricant de mettre ce dernier en conformité.

Si un constituant muni d'une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi mentionnée à l'article L. 2211-1 ne satisfait pas aux exigences essentielles permettant de garantir son interopérabilité, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut, après avoir entendu le fabricant ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, en interdire l'emploi, le retirer du marché, ordonner son rappel ou restreindre son domaine d'application.

Le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut également, après avoir entendu le fabricant, ou, à défaut, le responsable de la mise sur le marché, suspendre pendant une durée n'excédant pas un an ou interdire la mise sur le marché, même à titre gratuit, du produit concerné ou ordonner son retrait en tous lieux.

En cas de danger imminent, la suspension prévue à l'alinéa précédent peut être prononcée sans formalité.

### **Sous-section 3 : Sanctions pénales**

#### **Article L2211-6**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

I. — Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende le fait de mettre sur le marché un produit :

1° Sans la déclaration « CE » mentionnée à l'article L. 2211-1 ;

2° Sans le marquage « CE » mentionné à l'article L. 2211-1 ;

3° En violation d'une décision prise en application des dispositions de l'article L. 2211-5.

II. — Est puni des mêmes peines le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions des agents habilités en application des dispositions de l'article L. 2211-2.

# Code des transports

Mise en service des sous-systèmes ferroviaires de nature structurelle sur le système ferroviaire

## **Section 1 : Dispositions générales**

### **Article L2212-1**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Les sous-systèmes de nature structurelle satisfont aux exigences essentielles permettant de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire s'ils sont munis d'une déclaration « CE » de vérification.

### **Article L2212-2**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

La construction, la mise en service et l'exploitation de sous-systèmes de nature structurelle qui respectent les dispositions de l'article L. 2212-1 ne peuvent pas être interdites, restreintes ou entravées sur le territoire national.

### **Article L2212-3**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Les conditions d'application de la présente section, notamment les exigences essentielles et les conditions de leur respect, sont fixées par voie réglementaire.

## **Section 2 : Recherche et constatation des infractions**

### **Article L2212-4**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Sans préjudice de la compétence des officiers de police judiciaire dans le cadre des dispositions du code de procédure pénale, ont compétence pour procéder aux contrôles visant à vérifier le respect des dispositions de l'article L. 2212-1 les agents de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire mentionné à l'article L. 2221-1 et les préposés d'exploitants ferroviaires, agréés et commissionnés par le ministre chargé des transports.

Ces agents et préposés procèdent à ces contrôles dans les conditions prévues aux articles L. 2211-2 à L. 2211-4 s'agissant des produits mentionnés à l'article L. 2212-1.



### **Section 3 : Non-conformité des sous-systèmes avec les exigences essentielles**

#### **Article L2212-5**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Si un sous-système muni d'une déclaration « CE » de vérification mentionnée à l'article L. 2212-1 ne satisfait pas aux exigences, notamment aux exigences essentielles, permettant de garantir son interopérabilité, le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut demander que des vérifications complémentaires soient réalisées.

# Code des transports

Organismes d'évaluation de la conformité

### **Article L2213-1**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 4

Les déclarations « CE » mentionnées aux articles L. 2211-1 et L. 2212-1 sont établies par le demandeur d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1 sur la base des certificats de vérification délivrés par des organismes d'évaluation de la conformité.

# Code des transports

Établissement public de sécurité ferroviaire

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORT FERROVIAIRE OU GUIDÉ**

#### **LIVRE II : INTEROPÉRABILITÉ, SÉCURITÉ, SÛRETÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES OU GUIDÉS**

##### **TITRE II : SÉCURITÉ**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Sécurité du système ferroviaire**

###### **Section 1 : Établissement public de sécurité ferroviaire**

###### **Article L2221-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 5

L'établissement public de l'Etat dénommé « Etablissement public de sécurité ferroviaire » veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires. Il est l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire. Il exerce ses missions sur le système ferroviaire.

Sous réserve des missions dévolues à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer prévues par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004, l'établissement public est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'assurer des activités de surveillance portant en particulier sur les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure.

Les agents de contrôle de l'inspection du travail mentionnés à l'article L. 8112-1 du code du travail et l'Etablissement public de sécurité ferroviaire se communiquent réciproquement les renseignements et les documents utiles à l'accomplissement de leurs missions respectives. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de cette communication et fixe la liste des catégories de documents et de renseignements concernés.

L'établissement public promeut et diffuse les bonnes pratiques en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire sur la base de toutes les informations pertinentes disponibles.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire ne remplit ses missions pour la partie de la concession du tunnel sous la Manche située en territoire français qu'à compter du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne sans accord fondé sur l'article 50 du traité sur l'Union européenne.

#### **Article L2221-1-1**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 5

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire est indépendant, dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décisions, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des entités en charge de l'entretien, des demandeurs ou des entités adjudicatrices et des personnes morales de droit public qui attribuent des contrats de service public relatifs à des services de transport ferroviaire de voyageurs.

#### **Article L2221-1-2**

Créé par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 5

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire dispose des ressources humaines et matérielles nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

#### **Article L2221-2**

L'Établissement public de sécurité ferroviaire est administré par un conseil d'administration composé pour une moitié de représentants de l'État et pour l'autre moitié d'un député et d'un sénateur, désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat, de personnes qualifiées en raison de leur compétence dans les domaines entrant dans les missions de l'établissement public ainsi que de représentants du personnel. Le conseil d'administration élit son président parmi ses membres.

L'établissement public est dirigé par un directeur général, nommé par décret.

Les autorisations mentionnées à l'article L. 2221-1 sont délivrées par le directeur général.

#### **Article L2221-3**

Modifié par Loi n° 2019-828 du 6 août 2019 - art. 4

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut employer des personnels dans les conditions fixées par le code du travail.

Le comité social et économique prévu à l'article L. 2311-2 du code du travail tient lieu de comité social d'administration au sens de l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat.

#### **Article L2221-4**

Le directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire habilite les agents chargés de contrôler l'application de la réglementation technique et de sécurité du transport ferroviaire, de recueillir

des informations nécessaires à l'exercice des missions de l'établissement public définies par l'article L. 2221-1 et à se faire communiquer tout élément justificatif. Ces agents et préposés sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par le code pénal.

En dehors des cas prévus par l'article L. 2211-3, ces agents ont accès entre 8 heures et 20 heures, ou en dehors de ces heures lorsque l'accès au public est autorisé ou lorsqu'une activité professionnelle est en cours, aux locaux, lieux, installations et matériels de transport, à l'exclusion des domiciles et de la partie des locaux servant de domicile, dans lesquels ont vocation à s'appliquer les dispositions qu'ils contrôlent. Ils peuvent se faire assister par des experts extérieurs à l'établissement public désignés par le directeur général et procéder à des inspections conjointes avec des agents appartenant aux services de l'État ou de ses établissements publics.

#### **Article L2221-5**

Lorsque l'accès aux locaux, lieux et installations est refusé aux agents habilités, il peut être autorisé par ordonnance du juge des libertés et de la détention dans les conditions prévues au chapitre unique du titre I<sup>er</sup> du livre VII de la première partie.

#### **Article L2221-6**

Modifié par Loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 – art. 21

Les ressources de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sont constituées par :

- 1° (abrogé)
- 2° Les subventions de l'Etat ou de toute autre personne publique ou privée ;
- 3° Les redevances que l'établissement public perçoit à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations mentionnées à l'article L. 2221-1, autres que celles visant à obtenir de sa part la qualité d'entreprise ferroviaire sur le territoire national ;
- 4° Les dons, legs, produits de cession et concours divers ;
- 5° Les sanctions pécuniaires recouvrées en application de l'article L. 2221-11 ;
- 6° Les produits des ventes et des autres services que l'établissement public effectue dans le domaine de la sécurité ferroviaire.

*Nota :*

*Conformément au E du XI de l'article 21 de la loi n° 2019-1479 du 29 décembre 2019, ces dispositions entrent en vigueur le 1er janvier 2021.*

### **Article L2221-6-1**

Pour la mise en œuvre des dispositions de l'article L. 2131-8 et sans que lui soit opposable le secret professionnel mentionné à l'article L. 2221-4, l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut communiquer à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières les informations recueillies dans l'exercice de ses missions sur les aspects susceptibles de nuire à la concurrence. Il peut également communiquer celles relatives à la sécurité à l'autorité responsable de la délivrance des licences et, sous réserve du respect du secret des affaires, à la commission intergouvernementale instituée par le traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986.

### **Article L2221-7**

Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application de la présente section, notamment la composition et les règles de fonctionnement des organes de l'établissement, son régime administratif et financier, les modalités d'exercice du contrôle de l'État et les conditions d'emploi par l'établissement public d'agents de la Régie autonome des transports parisiens ou d'agents du groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1, qui comprennent notamment le droit de demeurer affiliés au régime de retraite dont ils relevaient dans leur établissement d'origine et leur droit à l'avancement. Ce décret peut prévoir que certaines de ses dispositions seront modifiées par décret simple.



# Code des transports

Dispositions relatives aux tâches de sécurité

## **Section 2 : Dispositions relatives aux tâches de sécurité**

### **Article L2221-7-1**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 5

Les personnels exerçant, sur le système ferroviaire sur lequel s'exerce la mission d'autorité nationale de sécurité de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire mentionnée à l'article L. 2221-1, lorsqu'il est offert une capacité d'infrastructure, les tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire énumérées par un arrêté du ministre chargé des transports sont soumis à une vérification de leur aptitude dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat.

Le recours à l'encontre des décisions d'inaptitude s'effectue dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article L. 2221-8.

Un décret définit les conditions dans lesquelles une aptitude délivrée à l'étranger fait l'objet d'une reconnaissance.

### **Article L2221-8**

Modifié par Décret n° 2022-103 du 1<sup>er</sup> février 2022 – Art. 1

Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire tel que défini à l'article L. 2122-1, lors des périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

Un recours devant une commission ferroviaire d'aptitudes peut être formé à l'encontre d'une décision du médecin ou du psychologue.

Le premier alinéa entre en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2011 et au 1<sup>er</sup> juin 2013 pour les conducteurs n'effectuant que des services intérieurs. Ces dates sont fixées au 1<sup>er</sup> juin 2018 pour les personnes régulièrement habilitées à la conduite de trains avant le 1<sup>er</sup> juin 2011.

L'obligation d'être titulaire d'une licence ne s'applique pas aux personnes assurant la conduite de train sur :

- 1° Les réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire et qui sont destinés uniquement à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de voyageurs ou de marchandises ;
- 2° Les sections de voies qui sont temporairement fermées à la circulation normale pour cause d'entretien, de renouvellement ou de réaménagement du système ferroviaire.

Des circulations sur une zone limitée et à vitesse adaptée sur le réseau mentionné au premier alinéa du présent article peuvent être réalisées par des personnes non titulaires d'une licence, conformément

à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructures, lorsqu'elles sont effectuées au départ ou à destination des réseaux mentionnés au 1° ou des infrastructures ferroviaires privées destinées à être utilisées exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises.

#### **Article L2221-9**

Le fait de conduire un train sans être titulaire de la licence et des documents requis par la réglementation de sécurité ou d'affecter à la conduite de trains une personne qui n'est pas titulaire de ces documents est puni d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 75 000 €.

#### **Article L2221-10**

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de la présente section, notamment les conditions d'organisation et de fonctionnement de la commission ferroviaire d'aptitudes.

# Code des transports

Compte-rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire

Coopération en matière de sécurité ferroviaire

### **Section 3 : Compte rendu d'événements mettant en cause la sécurité ferroviaire**

#### **Article L2221-11**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 5

Sans préjudice de la suspension ou du retrait, aux fins de préservation de la sécurité ferroviaire, de l'autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut sanctionner les manquements d'une personne titulaire de ladite autorisation aux obligations prévues par la réglementation de sécurité en matière de déclaration d'accident et d'incident ferroviaires, ou au respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité ou l'autorisation de mise en service d'un système ou d'un sous-système.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut prononcer à l'encontre d'une personne mentionnée au premier alinéa du présent article, par une décision motivée, une sanction pécuniaire, dont le montant est proportionné à la gravité du manquement, à sa réitération éventuelle, à la situation de l'intéressée et aux avantages qui en sont tirés par celle-ci, sans pouvoir excéder 20 000 € par manquement. L'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut rendre publique cette sanction.

Les sanctions pécuniaires sont recouvrées comme les créances de l'Etat étrangères à l'impôt et au domaine. Les sommes correspondantes sont versées à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

#### **Article L2221-12**

Aucune sanction disciplinaire ne peut être infligée à l'individu qui a signalé un manquement à ses obligations par le détenteur d'une autorisation nécessaire à l'exercice d'une activité ferroviaire ou d'une autorisation mentionnée à l'article L. 2221-1.

### **Section 4 : Coopération en matière de sécurité ferroviaire**

#### **Article L2221-13**

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installations de service, les organismes de recherche, les autorités organisatrices de transport, l'établissement public de sécurité ferroviaire et les autres acteurs de la sécurité ferroviaire veillent à la coordination de leurs actions pour assurer un haut niveau de sécurité du système de transport ferroviaire.

À cette fin, ils peuvent créer, dans les conditions prévues au chapitre II de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, un groupement d'intérêt public pour conduire, en matière de sécurité ferroviaire, des missions transversales utiles au bon fonctionnement du système ferroviaire, dans le respect des prérogatives et des missions de l'établissement public de sécurité ferroviaire et de SNCF Réseau.

# Code des transports

Voies ferrées portuaires

## **PARTIE LÉGISLATIVE**

### **CINQUIÈME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES**

#### **LIVRE III : LES PORTS MARITIMES**

#### **TITRE V : VOIES FERRÉES PORTUAIRES**

##### **Chapitre I<sup>er</sup> : Compétences**

###### **Article L5351-1**

Pour l'application des dispositions du présent titre, l'autorité portuaire est celle définie par l'article L. 5331-5.

###### **Article L5351-2**

L'autorité portuaire est habilitée à construire, exploiter et gérer des voies ferrées à l'intérieur de la circonscription du port pour les grands ports maritimes et les ports autonomes ou à l'intérieur de leurs limites administratives pour les autres ports. Ces voies ainsi que leurs équipements et accessoires, sont dénommées « voies ferrées portuaires ».

Les voies ferrées portuaires peuvent donner accès à des installations terminales embranchées appartenant à des entreprises ayant conclu avec l'autorité portuaire une convention de raccordement.

###### **Article L5351-3**

L'autorité portuaire peut construire et exploiter, dans les limites territoriales définies par l'article L. 5351-2, des installations terminales embranchées sur le réseau ferré national mentionné l'article L. 2111-2 ou sur une voie ferrée portuaire.

###### **Article L5351-4**

SNCF Réseau est tenu d'assurer le raccordement des voies ferrées portuaires au réseau ferré national dans des conditions techniques et financières fixées par décret en Conseil d'État.

Pour chaque port, une convention entre l'autorité portuaire et SNCF Réseau fixe les conditions techniques et financières particulières de ce raccordement.

### **Article L5351-5**

Les terrains d'assiette des voies ferrées portuaires font partie du domaine public maritime ou fluvial affecté au port.

## **Chapitre II : Utilisation et contrôle**

### **Article L5352-1**

Les exigences particulières de sécurité applicables à la conception, à la réalisation, à la maintenance et à l'utilisation des voies ferrées portuaires sont fixées par décret en Conseil d'État.

### **Article L5352-2**

L'utilisation des voies ferrées portuaires donne lieu au versement de redevances à l'autorité portuaire ou à ses éventuels délégataires dans les conditions prévues par l'article L. 2123-3-5.

La fixation des redevances mentionnées au premier alinéa n'est pas soumise aux dispositions de l'article L. 2133-5.

### **Article L5352-3**

Modifié par Ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 - art. 6

Les entreprises ferroviaires sont titulaires d'un certificat de sécurité unique pour l'utilisation des voies ferrées portuaires comprises dans le système ferroviaire sur lequel s'exerce la mission d'autorité nationale de sécurité de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire définie à l'article L. 2221-1.

L'obligation d'être titulaire d'un certificat de sécurité unique ne s'applique pas aux entreprises réalisant, conformément à des mesures d'exploitation prescrites par le gestionnaire d'infrastructure, des circulations limitées et à vitesse réduite sur les voies ferrées portuaires mentionnées au précédent alinéa, au départ ou à destination des voies ferrées à l'intérieur du port qui leur sont raccordées.

Les conditions dans lesquelles les entreprises, titulaires ou non titulaires du certificat de sécurité unique, circulent sur les voies ferrées portuaires autres que celles mentionnées au premier alinéa sont définies par décret en Conseil d'Etat.

### **Article L5352-4**

La police des voies ferrées portuaires est exercée par l'autorité portuaire.



L'autorité administrative fixe le règlement général de police des voies ferrées portuaires et, en tant que de besoin, sur proposition de l'autorité portuaire, établit des règlements locaux d'application.

Les atteintes aux voies ferrées portuaires et les infractions aux règlements de police qui leur sont applicables sont régies par la section 1 du chapitre VII et la section 2 du chapitre VI du titre III du présent livre.

#### **Article L5352-5**

Les modalités d'application des dispositions du présent titre sont précisées par décret en Conseil d'État.

## **PARTIE RÉGLEMENTAIRE**

### **CINQUIÈME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES**

#### **LIVRE III : LES PORTS MARITIMES**

##### **TITRE V : VOIES FERRÉES PORTUAIRES**

###### **Chapitre I<sup>er</sup> : Compétences**

###### **Article R5351-1**

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

L'autorité portuaire assure la gestion de la circulation ferroviaire sur les voies ferrées portuaires.

Elle assure à ce titre un accès dans des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires aux voies ferrées portuaires ainsi que leur interopérabilité avec les réseaux qui leur sont raccordés conformément aux dispositions du titre V du livre III de la cinquième partie du présent code et du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

###### **Article R5351-2**

L'autorité portuaire détermine parmi les voies ferrées relevant de sa compétence celles d'entre elles ayant le caractère de voies ferrées portuaires et, sous réserve qu'elles ne soient pas indispensables à la circulation publique, celles ayant le caractère d'installations terminales embranchées au sens de l'article L. 5351-3.

La conception, la réalisation, la maintenance et l'utilisation des installations terminales embranchées sont soumises aux dispositions du décret n° 92-352 du 1<sup>er</sup> avril 1992 relatif aux mesures à prendre pour assurer la sécurité des travailleurs dans les établissements où il est fait usage de voies ferrées.

###### **Article R5351-3**

L'établissement, la modification ou la suppression d'un raccordement entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires est financé par l'établissement public « SNCF Réseau » dans les conditions fixées par l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau.

## **Chapitre II : Utilisation et contrôle**

### **Article R5352-1**

La convention de raccordement conclue entre SNCF Réseau et l'autorité portuaire en application de l'article L. 5351-4 définit les obligations et responsabilités de chacune des parties sur leurs infrastructures respectives.

Elle porte notamment sur :

- 1° La description des voies et installations assurant l'interface entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires ;
- 2° Les modalités de gestion des capacités sur ces voies et installations ;
- 3° Les modalités de gestion des circulations ferroviaires d'un réseau à l'autre ;
- 4° Les prestations d'entretien ou d'exploitation réalisées par une partie pour le compte de l'autre ;
- 5° Les conditions financières de mise en œuvre de ses stipulations.

### **Article R5352-2**

Pour l'application de l'article L. 2123-3-2 et du IV de l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, l'autorité portuaire des grands ports maritimes et des ports autonomes établit et publie sur son site internet, après consultation des entreprises ferroviaires utilisant l'infrastructure des voies ferrées portuaires relevant de sa compétence et des usagers du transport du fret sur ces voies, un document de référence exposant les caractéristiques de celui-ci, précisant les conditions permettant d'y accéder et les conditions de fourniture des services sur cette infrastructure.

Le document de référence fournit toutes les informations sur les tarifs des redevances. Ce document est tenu à jour et mis gratuitement à disposition sous forme électronique.

L'autorité portuaire transmet au gestionnaire d'infrastructure du réseau auquel les voies ferrées portuaires sont reliées l'adresse du site internet mentionné à l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire dans les conditions prévues à l'article L. 2123-3-2 et au IV de l'article 2 du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire.

### **Article R5352-3**

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

L'autorité portuaire établit, après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, un système de gestion de la sécurité applicable aux voies ferrées portuaires qui précise notamment les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer la sécurité des circulations. Les conditions d'approbation du système de gestion de la sécurité ou de la partie de ce système relative à la gestion des interfaces et aux consignes locales d'exploitation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'autorité portuaire fournit les consignes d'exploitation et les prescriptions techniques applicables sur ces voies à toute entreprise souhaitant les utiliser.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

### **Article R5352-5**

Abrogé par Décret n° 2019-525 – art. 212

### **Article R5352-6**

Le règlement général de police des voies ferrées portuaires mentionné à l'article L. 5352-4 est arrêté par le ministre chargé des transports.

### **Article R5352-7**

Les manquements au règlement général de police des voies ferrées portuaires et aux règlements locaux d'application, qui portent atteinte au domaine ferroviaire, constituent des contraventions de grande voirie punies de l'amende prévue par le premier alinéa de l'article L. 2132-26 du code général des propriétés des personnes publiques.

En cas de récidive, définie conformément aux règles de l'article 132-11 du code pénal, les dispositions du 5° de l'article 131-13 du même code sont applicables.

# Code de l'environnement

Les ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement  
de matières dangereuses

## **Partie législative**

### **Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances**

#### **Titre V : Dispositions particulières à certains ouvrages ou installations**

##### **Chapitre I<sup>er</sup> : Étude de dangers**

###### **Article L551-1**

Les projets de création d'une installation ou d'un ouvrage pour lesquels doit être établi un plan particulier d'intervention en application de l'article L. 741-6 du code de la sécurité intérieure, et qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation, doivent comprendre une étude de dangers.

Un décret en Conseil d'État détermine, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent article.

###### **Article L551-2**

Lorsque du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, directement ou par pollution du milieu, une étude de dangers est réalisée et fournie à l'autorité administrative compétente. Un décret en Conseil d'État précise selon les ouvrages d'infrastructure si cette étude est réalisée par le maître d'ouvrage, le gestionnaire de l'infrastructure, le propriétaire, l'exploitant ou l'opérateur lorsque ceux-ci sont différents. Cette étude est mise à jour au moins tous les cinq ans. Lorsqu'il s'agit d'un ouvrage ou d'une installation faisant l'objet d'un rapport sur la sécurité ou d'un diagnostic au titre des articles L. 118-1 et suivants du code de la voirie routière, 13-1 et 13-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, 30 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ou L. 155-1 du code des ports maritimes, cette étude de dangers est intégrée à ce rapport ou à ce diagnostic.

Pour les ouvrages et installations en service à la date de publication de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, cette étude est fournie, au plus tard, dans les trois années suivant l'entrée en vigueur de ladite loi.

Les modalités d'application du présent article, et notamment les catégories d'ouvrages concernés, sont déterminées, pour chaque mode de transport, par décret en Conseil d'État.

### **Article L551-3**

Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté, fixer les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructure jugées indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu. Ces prescriptions peuvent respectivement s'appliquer, selon leur nature, au maître d'ouvrage, au gestionnaire de l'infrastructure, au propriétaire, à l'exploitant ou à l'opérateur.

### **Article L551-4**

Outre les officiers et agents de police judiciaire et les inspecteurs de l'environnement mentionnés à l'article L. 172-1, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions du présent chapitre :

1° Les agents mentionnés à l'article L. 1252-2 du code des transports ;

2° Les agents mentionnés à l'article L. 5336-3 du code des transports.

### **Article L551-5**

Pour les ouvrages ferroviaires, les arrêtés mentionnés à l'article L. 551-3 sont soumis, sauf urgence, à l'avis préalable de l'Établissement public de sécurité ferroviaire. En cas d'avis défavorable, l'arrêté est soumis à l'avis du ministre chargé du transport des matières dangereuses.

Pour ces mêmes ouvrages, figurent également dans la liste des agents mentionnés au I de l'article L. 551-4 les agents mentionnés au III de l'article 2 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports et les agents du ministre chargé des transports chargés du contrôle des transports guidés.

### **Article L551-6**

Les décisions prises en application des articles L. 551-2 et L. 551-3 sont soumises à un contentieux de pleine juridiction. Un décret en Conseil d'État précise les délais dans lesquels elles peuvent être déférées à la juridiction administrative.

## **Partie réglementaire**

### **Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances**

#### **Titre V : Dispositions particulières à certains ouvrages ou certaines installations**

##### **Chapitre I<sup>er</sup> : Étude de dangers**

###### **Section 1 : Ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses**

###### **Sous-section 1 : Dispositions relatives à tous les ouvrages**

###### **Article R551-1**

Le contenu de l'étude de dangers, à laquelle sont soumis les ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et les installations multimodales en application de la présente section, doit être en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation. En tant que de besoin, cette étude donne lieu à une analyse de risques qui prend en compte la probabilité d'occurrence, la cinétique et la gravité des accidents potentiels, que leur cause soit interne ou externe, selon une méthodologie qu'elle explicite. Elle définit et justifie les mesures propres à réduire la probabilité et les effets de ces accidents.

L'étude prend en compte les matières dangereuses potentiellement présentes dans l'ouvrage considéré, sous réserve des dispositions de l'article R. 551-6. Cependant, dans le cas où l'ouvrage est susceptible d'accueillir des matières dangereuses dont les quantités et la nature sont variables, l'étude de dangers peut se limiter à des scénarios types, représentatifs des accidents les plus significatifs.

L'étude de dangers prend en compte les installations et équipements exploités ou projetés qui, par leur proximité ou leur connexité, sont de nature à modifier les risques liés à l'ouvrage.

Un arrêté des ministres chargés des transports de matières dangereuses, pris après consultation de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses, peut préciser les critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers, en les adaptant, le cas échéant, à chaque catégorie d'ouvrages concernée.



## **Article R551-2**

Modifié par Décret n°2019-190 du 14 mars 2019 - art. 6

N'entrent pas dans le champ d'application de la présente section les ouvrages d'infrastructures de transport dont l'exploitation est réglementée en tant qu'installation ou équipement connexe, par le biais de l'arrêté d'autorisation et d'arrêtés complémentaires le cas échéant, soit d'une installation classée pour la protection de l'environnement au sens de l'article L. 511-1, soit d'une installation nucléaire de base au sens de l'article L. 593-2, soit d'un stockage souterrain de gaz ou d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés au sens des articles 104 à 104-8 du code minier.

## **Article R551-3**

L'étude de dangers relative à un ouvrage d'une infrastructure de transport soumise aux dispositions de la présente section, ou sa révision, est adressée au représentant de l'État dans le département où se situe cet ouvrage, selon les cas et dans les conditions précisées aux articles R. 551-7 à R. 551-11.

Toutefois, l'étude de dangers est adressée par le maître d'ouvrage de l'ouvrage de l'infrastructure de transport six mois au plus tard avant le démarrage des travaux lorsqu'une infrastructure de transport nouvelle est soumise aux dispositions de la présente section ou lorsqu'un ouvrage nouveau est construit au sein d'une infrastructure soumise à ces dispositions.

L'étude de dangers est mise à jour selon la périodicité fixée par les dispositions de l'article L. 551-2.

## **Article R551-4**

Lorsqu'un ouvrage d'infrastructure existant est nouvellement soumis aux dispositions de la présente section suite à des modifications substantielles de l'ouvrage ou à la modification du trafic dans l'infrastructure au sein de laquelle il se trouve, l'étude de dangers mentionnée à l'article R. 551-3 est adressée six mois avant le démarrage des travaux de modification ou le démarrage du nouveau trafic.

Lorsqu'un ouvrage d'infrastructure soumis aux dispositions de la présente section accueille un trafic nouveau susceptible de modifier la nature des risques au sein de cette infrastructure ou fait l'objet de travaux de modifications substantielles, l'étude de dangers mentionnée à l'article R. 551-3, ou sa révision, est adressée six mois avant le démarrage des travaux de modification ou le démarrage du nouveau trafic.

## **Article R551-5**

Le préfet du département où est situé un ouvrage d'infrastructure de transport peut, après consultation de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses, soumettre cet ouvrage à une étude de dangers, même s'il n'atteint pas les seuils définis à la sous-section 2, si la dangerosité particulière de certaines matières régulièrement présentes dans l'ouvrage et si une vulnérabilité importante des personnes et des biens situés à proximité le justifie.

## **Article R551-6**

Les matières dangereuses transportées dans des engins de transport non soumis à signalisation ne sont pas prises en compte dans les études de dangers.

Par « engins de transport », il faut entendre les véhicules routiers, wagons, conteneurs, conteneurs-citernes, citernes mobiles et conteneurs à gaz à éléments multiples.

### **Article R551-6-1**

Les arrêtés fixant les prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructure prévues à l'article L. 551-3 sont pris par le représentant de l'État dans le département selon les modalités définies aux articles R. 551-6-2 et R. 551-6-3.

Ces arrêtés précisent notamment :

- 1° Les prescriptions d'exploitation relatives aux mesures d'urgence incombant, suivant le cas, au maître d'ouvrage, au gestionnaire de l'infrastructure, au propriétaire, à l'exploitant ou à l'opérateur, ainsi que leurs obligations en matière d'information et d'alerte des personnes susceptibles d'être affectées par un accident, quant aux dangers encourus, aux mesures de sécurité et au comportement à adopter ;
- 2° L'obligation pour le maître d'ouvrage de l'infrastructure, son gestionnaire, son propriétaire, son exploitant ou l'opérateur en faisant usage de déclarer, dans les meilleurs délais et au plus tard sous un mois au représentant de l'État dans le département, les accidents ou incidents survenus du fait du fonctionnement de cet ouvrage qui sont de nature à porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 551-3 ;
- 3° Le cas échéant, les obligations d'affichage destinées à informer certains utilisateurs de règles d'utilisation de l'ouvrage d'infrastructure.

### **Article R551-6-2**

Sans préjudice de la consultation prévue à l'article L. 551-5, le représentant de l'État dans le département communique les prescriptions qu'il envisage de prendre, sauf en cas d'urgence, à la personne qui a réalisé l'étude de dangers ainsi qu'au maître d'ouvrage de l'infrastructure concernée qui peuvent présenter leurs observations dans un délai de quinze jours.

### **Article R551-6-3**

Les arrêtés pris en application de l'article R. 551-6-1 sont publiés au recueil des actes administratifs de la préfecture.

#### **Article R551-6-4**

Les décisions prises en application de l'article L. 551-3 et du II de l'article L. 551-4 peuvent être déférées à la juridiction administrative conformément aux dispositions de l'article L. 551-6 dans les délais suivants :

- 1° Par les personnes consultées en application des dispositions de l'article R. 551-6-2 dans un délai de deux mois à compter du jour où ces décisions leur ont été notifiées ;
- 2° Par les tiers intéressés en raison des dangers que le fonctionnement de l'ouvrage présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 551-3, dans un délai d'un an à compter de la publication de ces décisions, ce délai étant, le cas échéant, prolongé jusqu'à la fin d'une période de six mois suivant la mise en service de l'ouvrage dans les cas prévus au deuxième alinéa de l'article R. 551-3.

#### **Article R551-6-5**

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe le fait de ne pas respecter les prescriptions d'un arrêté pris en application de l'article L. 551-3.

### **Sous-section 2 : Dispositions relatives à chaque catégorie d'ouvrages**

#### **Article R551-7**

Les aires routières de stationnement ouvertes à la circulation publique et au stationnement de véhicules de transport de matières dangereuses dont la capacité totale de stationnement de poids lourds est supérieure à 150 poids lourds sont soumises à la présente section.

Pour l'application du présent article, les matières dangereuses prises en compte sont celles qui sont définies par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route conclu le 30 septembre 1957 (accord dit « ADR »).

L'étude de dangers est réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure.

#### **Article R551-8**

Les sites de séjour temporaire ferroviaires, tels que gares de triage ou faisceaux de relais, dans lesquels sont présents simultanément un nombre moyen de wagons de matières dangereuses supérieur à 50 sont soumis à la présente section.

Pour l'application du présent article, les matières dangereuses prises en compte sont celles qui sont définies par le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (règlement dit « RID »).

L'étude de dangers est réalisée par le gestionnaire de l'infrastructure.

#### **Article R551-8-1**

Lorsque le représentant de l'État dans le département envisage d'édicter, en application de l'article R. 551-6-1, des prescriptions relatives à des ouvrages d'infrastructure ferroviaire, il les notifie, sauf urgence, à l'Établissement public de sécurité ferroviaire qui donne son avis dans un délai de deux mois. En l'absence de réponse dans ce délai, l'avis est réputé favorable.

Lorsque l'avis de l'Établissement public de sécurité ferroviaire est défavorable, le représentant de l'État dans le département transmet sous quinze jours le projet d'arrêté ainsi que l'avis de l'Établissement public de sécurité ferroviaire au ministre chargé du transport des matières dangereuses qui donne son avis dans un délai de deux mois sur le projet d'arrêté. En l'absence de réponse dans ce délai, l'avis est réputé défavorable.

#### **Article R551-9**

Les ouvrages des ports intérieurs d'un trafic annuel total de marchandises, dangereuses ou non, supérieur à 1 million de tonnes par an, et ceux dans lesquels stationnent, sont transportés ou manutentionnés des matières et objets explosibles de la classe 1 (autres que de la classe 1.4 S) sont soumis à la présente section.

Pour l'application du présent article, les matières dangereuses et les matières et objets explosibles pris en compte sont ceux qui sont définis par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures conclu le 26 mai 2000 et son règlement annexé (accord dit « ADN »).

L'étude de dangers est réalisée par le gestionnaire de chaque ouvrage de l'infrastructure, c'est-à-dire au sens du présent article, de chaque terminal.

#### **Article R551-10**

Les ouvrages des ports maritimes d'un trafic annuel total de marchandises, dangereuses ou non, supérieur à 4 millions de tonnes par an, et ceux dans lesquels stationnent, sont transportés ou manutentionnés des matières et objets explosibles de la classe 1 (autres que de la classe 1.4 S) sont soumis à la présente section.

Pour l'application du présent article, les matières dangereuses et les matières et objets explosibles pris en compte sont ceux qui sont définis par l'arrêté du 18 juillet 2000 modifié réglementant le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes, dit « arrêté RPM ».

L'étude de dangers est réalisée par le gestionnaire de chaque ouvrage de l'infrastructure, c'est-à-dire au sens du présent article, de chaque terminal.

### **Article R551-11**

Les plates-formes multimodales qui comportent au moins un ouvrage d'infrastructures routières, ferroviaires ou portuaires dépassant les seuils fixés aux articles R. 551-7 à R. 551-10 sont soumises à la présente section.

Pour l'application du présent article, les matières dangereuses prises en compte sont celles qui sont définies par les réglementations des différents modes de transport utilisés sur la plate-forme mentionnées aux articles R. 551-7 à R. 551-10.

L'étude de dangers est réalisée par le gestionnaire de chaque ouvrage de l'infrastructure.

### **Article R551-12**

Un arrêté des ministres chargés des transports de matières dangereuses peut, le cas échéant, préciser les modalités de calcul des seuils prévus aux articles R. 551-7 à R. 551-11.

### **Article R551-13**

Pour chacune des catégories d'ouvrages faisant l'objet de la présente sous-section, les ministres chargés des transports de matières dangereuses publient par arrêté la liste nominative des ouvrages concernés, autres que ceux visés à l'article R. 551-5.

## **Section 2 : Autres dispositions**

### **Article R551-14 En savoir plus sur cet article...**

Modifié par Décret n° 2019-190 du 14 mars 2019 - art. 6

Outre celle prévue à l'article L. 181-25, des études de danger, au sens de l'article L. 551-1, sont prévues aux dispositions suivantes :

1° A l'article R. 542-20 ;

2° Au 3 du II de l'article 6 du décret n° 2006-649 du 2 juin 2006 relatif aux travaux miniers, au stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains ;

3° A l'article 8 du même décret ;

4° Aux articles R. 593-18, R. 593-30, R. 593-67 et R. 593-75.

# Code de l'environnement

La limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres

## **Partie législative**

### **Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances**

#### **Titre VII : Prévention des nuisances sonores**

##### **Section 3 : Aménagements et infrastructures de transports terrestres**

###### **Article L571-9**

I. - La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords.

II. - Des décrets en Conseil d'État précisent les prescriptions applicables :

1° Aux infrastructures nouvelles ;

2° Aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes ;

3° Aux transports guidés et, en particulier, aux infrastructures destinées à accueillir les trains à grande vitesse ;

4° Aux chantiers.

III. - Le dossier de demande d'autorisation des travaux relatifs à ces aménagements et infrastructures, soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du présent code, comporte les mesures envisagées pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.

###### **Article L571-10**

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

#### **Article L571-10-1**

Les entreprises ferroviaires faisant circuler des trains sur le réseau ferré contribuent à la réduction du bruit dans l'environnement, en adaptant notamment les dispositifs de roulage et de freinage de leur matériel roulant.

Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

#### **Article L571-10-2**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 90

Les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires en fonction des critères mentionnés au même premier alinéa.

#### **Article L571-10-3**

Créé par Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 91

Les nuisances générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire provoquent aux abords de celles-ci font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique.

L'Etat engage une concertation avec les parties prenantes concernées pour définir, d'ici au 31 décembre 2020, les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires mentionnées au premier alinéa, pour déterminer une unité de mesure spécifique de ces nuisances, pour fixer des seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires ainsi que pour déterminer les responsabilités de chacune des parties prenantes.

Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et du logement précise les modalités d'évaluation et de mesure des nuisances vibratoires en fonction des indicateurs mentionnés au même premier alinéa.



## **Partie réglementaire**

### **Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances**

#### **Titre VII : Prévention des nuisances sonores**

##### **Chapitre I<sup>er</sup> : Lutte contre le bruit**

###### **Sous-section 2 : Limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres**

###### **Article R571-44**

La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle ainsi que la modification ou la transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres existante sont accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article R. 571-51, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par la présente sous-section, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normal des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

Ces dispositions s'appliquent aux transports guidés, notamment aux infrastructures ferroviaires.

###### **Article R571-45**

Est considérée comme significative, au sens de l'article R. 571-44, la modification ou la transformation d'une infrastructure existante, résultant d'une intervention ou de travaux successifs autres que ceux mentionnés à l'article R. 571-46, et telle que la contribution sonore qui en résulterait à terme, pour au moins une des périodes représentatives de la gêne des riverains mentionnées à l'article R. 571-47, serait supérieure de plus de 2 dB (A) à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou cette transformation.

### **Article R571-46**

Ne constituent pas une modification ou une transformation significative, au sens de l'article R. 571-44 :

- 1° Les travaux d'entretien, de réparation, d'électrification ou de renouvellement des infrastructures ferroviaires ;
- 2° Les travaux de renforcement des chaussées, d'entretien ou de réparation des voies routières ;
- 3° Les aménagements ponctuels des voies routières ou des carrefours non dénivelés.

### **Article R571-47**

La gêne due au bruit d'une infrastructure de transports terrestres est caractérisée par des indicateurs qui prennent en compte les nuisances sonores sur des périodes représentatives de la gêne des riverains du jour et de la nuit.

Pour chacune de ces périodes, des niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore de l'infrastructure sont définis en fonction de la nature des locaux et du type de travaux réalisés.

Ils tiennent compte de la spécificité des modes de transports et peuvent être modulés en fonction de l'usage des locaux et du niveau sonore ambiant préexistant.

Les modalités d'application du présent article sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés, respectivement, des routes, des transports, de l'environnement et de la construction. Les prescriptions relatives à la contribution sonore maximale admissible peuvent être différentes pour les infrastructures nouvelles et pour les transformations ou modifications significatives d'infrastructures existantes.

### **Article R571-48**

Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats. Toutefois, si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assuré par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit.

### **Article R571-49**

Un arrêté conjoint des ministres chargés, respectivement, des routes, des transports, de l'environnement et de la construction fixe, en tant que de besoin, les modalités d'agrément des méthodes de contrôle de niveaux sonores in situ ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores.

## **Article R571-50**

Préalablement au démarrage d'un chantier de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres, le maître d'ouvrage fournit au préfet de chacun des départements concernés et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Ces éléments doivent parvenir aux autorités concernées un mois au moins avant le démarrage du chantier.

Au vu de ces éléments, le préfet peut, lorsqu'il estime que les nuisances sonores attendues sont de nature à causer un trouble excessif aux personnes, prescrire, par un arrêté motivé, pris après avis des maires des communes concernées et du maître d'ouvrage, des mesures particulières de fonctionnement du chantier, notamment en ce qui concerne ses accès et ses horaires.

Faute de réponse dans le délai de quinze jours suivant la demande du préfet, cet avis est réputé favorable.

Lorsque les travaux concernent plusieurs départements, l'arrêté est pris conjointement par les préfets de ces départements.

Le maître d'ouvrage informe le public de ces éléments par tout moyen approprié.

## **Article R571-51**

Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure de transports terrestres n'est pas tenu de prendre les mesures prévues à l'article R. 571-44 à l'égard des bâtiments voisins de cette infrastructure dont la construction a été autorisée après l'intervention de l'une des mesures suivantes :

- 1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou des articles R. 123-1 à R. 123-33 du présent code ;
- 2° Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens de l'article L. 102-1 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- 3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan local d'urbanisme, un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- 4° Mise en service de l'infrastructure ;

5° Publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit situés à son voisinage, pris en application de l'article L. 571-10 du présent code.

### **Article R571-52**

Les dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-51 s'appliquent :

1° Aux infrastructures nouvelles et aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure existante soumises à une enquête publique en application du titre I<sup>er</sup> du livre I<sup>er</sup> du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou des articles R. 123-1 à R. 123-33 du présent code ;

2° Lorsqu'elles ne font pas l'objet d'une enquête publique, aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure existante.

### **Article R571-52-1**

En vue de réduire le bruit des matériels roulants ferroviaires dans l'environnement, les entreprises ferroviaires faisant circuler des trains sur le réseau ferré national respectent les dispositions prévues par les spécifications techniques d'interopérabilité ferroviaires publiées au Journal officiel de l'Union européenne et la réglementation de sécurité ferroviaire fixée par arrêté du ministre chargé des transports en application de l'article 3 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.