

# Accord entre les autorités nationales de sécurité de la République française et du Grand-Duché de Luxembourg concernant la coopération en matière de sécurité et d'interopérabilité des activités ferroviaires

## Les parties :

- Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), représenté par M. Laurent Cébulski, directeur général, agissant conformément au décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.
- Administration des chemins de fer (ACF), représenté par M. Claude Mahowald, directeur, agissant conformément à la loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train.

## Conviennent :

### 1. INTRODUCTION

#### 1.1. Acronymes

Les acronymes utilisés dans le présent accord sont listés ci-dessous :

- **ACF** : Administration des chemins de fer
- **AMM** : Autorisation de mise sur le marché
- **AMS** : Autorisation de mise en service
- **ANS** : Autorité Nationale de Sécurité
- **AS** : Agrément de sécurité
- **CSU** : Certificat de sécurité unique
- **CS** : Certificat de sécurité pour les parties A et/ou B
- **EF** : Entreprise ferroviaire
- **EPSF** : Établissement public de sécurité ferroviaire (ANS France)
- **ERA** : Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
- **GI** : Gestionnaire d'infrastructure

U  
A

## 1.2. Contexte

Le présent accord est conclu entre l'EPSF et l'ACF, ci-après dénommées « les parties ».

Cet accord vise la coopération entre les parties au regard des activités ferroviaires entre la France et le Luxembourg notamment en matière de circulations transfrontalières et internationales relatives au transport de passagers et de marchandises, les manœuvres dans les gares frontalières et la conduite des tests en ligne pour les autorisations des véhicules.

Les directives (UE) 2016/797 et (UE) 2016/798 encouragent les ANS des États membres de l'Union européenne à coopérer en matière d'autorisations des exploitants ferroviaires et des véhicules. Le règlement délégué (UE) 2018/761 requiert des ANS une coordination des activités de surveillance.

Les parties sont attachées à l'objectif commun de définir un niveau optimal d'harmonisation technique pour permettre de faciliter, d'améliorer et de développer les services de transport ferroviaire entre les deux États et au sein de l'Union européenne.

Cet accord est sans préjudice du principe de compétence territoriale et légale attribué à chaque ANS. L'accord ne limite en aucune façon les compétences respectives conférées aux parties.

Chaque ANS demeure responsable pour les actions qui lui incombent et des conséquences de la mise en œuvre du présent accord, conformément au droit national et européen applicable.

## 1.3. Structure de l'accord

Le présent accord décrit les modalités générales de coopération entre les parties, conformément aux réglementations européenne, française et luxembourgeoise applicables. Les modalités techniques et organisationnelles des thèmes déclinés dans le présent accord sont détaillées dans les annexes techniques décrites à l'article 3.

Les annexes techniques pourront être élaborées, signées et modifiées indépendamment du présent accord, selon les modalités décrites aux articles 6.2. en tenant compte des possibilités données aux ANS par leurs réglementations respectives.

Pour l'EPSF, l'accord et les annexes techniques sont signés par le directeur général de l'EPSF.

Pour l'ACF, l'accord et les annexes techniques sont signés par le directeur de l'ACF.

## 2. GÉNÉRALITÉS

### 2.1. Base légale

Cet accord s'inscrit dans le cadre des dispositions réglementaires européennes, françaises et luxembourgeoises suivantes.

### 2.1.1. Règlements européens

- Directive (CE) 2004/49 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (pour les CS parties A et/ou B jusqu'au 16 juin 2025) ;
- 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 ;
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;
- Règlement (UE) 1158/2010 (annexe IV) de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (pour les CS parties A et/ou B jusqu'au 16 juin 2025) ;
- Règlement (UE) 1169/2010 (annexe III) de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire (pour les AS jusqu'au 16 juin 2025) ;
- 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 ;
- Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ;
- Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission ;
- Règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission ;
- Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du

Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010.

En cas de remplacement d'un des textes susmentionnés, les références faites s'entendent comme faites aux textes les abrogeant et les remplaçant.

### **2.1.2. Règlementation française**

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

### **2.1.3. Règlementation luxembourgeoise**

Loi du 5 février 2021 relative à l'interopérabilité ferroviaire, à la sécurité ferroviaire et à la certification des conducteurs de train.

## **2.2. Orientations partagées sur la nature de coopération**

Les parties signataires s'engagent à coopérer et à se coordonner afin de mettre en œuvre des approches communes en matière d'autorisation et de surveillance des exploitants ferroviaires (et des véhicules) opérant des services entre la France et le Luxembourg.

L'objectif est notamment de s'assurer que le système de gestion de la sécurité mis en œuvre par chaque EF et GI garantisse la connaissance et le respect des règles nationales pertinentes sur le domaine d'exploitation visé, en prenant le cas échéant en compte les spécificités des sections frontalières.

## **2.3. Champs d'application**

Le présent accord s'applique :

- Aux demandes de CSU comprenant des sections frontalières, y compris dans le cas de dossiers soumis à l'ERA, sous réserve de la signature d'une annexe dédiée ;
- Aux demandes d'autorisation d'un type de véhicules ou d'une AMM d'un véhicule comprenant des sections frontalières, y compris dans le cas des demandes soumises à l'ERA, sous réserve de la signature d'une annexe dédiée ;
- Aux procédures de délivrance des agréments de sécurité aux GI gérant des infrastructures sur le territoire des deux États membres ;
- À la collaboration entre les parties pour la surveillance des EF sur leurs territoires respectifs, notamment en accord avec la MSC publiée par le règlement délégué (UE) 2018/761 susvisé ;

- À la surveillance des EF circulant sur le territoire des deux États membres sous leur propre CSU ou CS ;
- À la surveillance des GI gérant des infrastructures sur le territoire des deux États membres en prenant compte des spécificités des sections frontières relatives, sous réserve de la signature d'une annexe dédiée ;
- Aux demandes d'autorisations de mise en service d'installations fixes pour les infrastructures transfrontalières communes, sous réserve de la signature d'une annexe dédiée ;
- À la collaboration entre les parties pour l'échange d'informations relatives à la surveillance des activités des GI à proximité de la frontière franco-luxembourgeoise.

### 3. CONTENU DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

#### 3.1. Définition des sections frontières

Dans le cadre du présent accord, on entend par :

- « Section frontière » la ligne ou le tronçon ferroviaire entre deux gares frontières ;
- « Gare frontière » la gare à proximité de la frontière avec l'État membre voisin délimitant une section de ligne située sur le territoire national et dont les caractéristiques de réseau et les règles d'exploitation sont similaires à celles en vigueur sur la section de l'État membre voisin.

La validité des CSU et des AMM jusqu'aux gares frontières de l'État membre voisin implique une définition précise et partagée de la limite des sections frontières.

Conformément à l'article 10.8 de la directive (UE) 2016/798 et aux règlements d'exécution (UE) 2018/545 et (UE) 2018/763 précités, la définition des sections frontières doit s'établir selon des caractéristiques et des règles d'exploitation similaires des deux réseaux.

L'annexe I présente la liste de sections frontières entre la France et le Luxembourg, ainsi qu'une définition fonctionnelle des limites et modes opérationnels de chaque section.

LC  
B

## 3.2. Autorisations

### 3.2.1. Autorisation de type et de mise sur le marché d'un véhicule

L'article 21 de la directive (UE) 2016/797 susvisé dispose que l'AMM délivrée sur le territoire d'un État membre peut être valable sans extension du domaine d'utilisation, et sous certaines conditions, jusqu'à la/les gare(s) frontière(s) de l'autre État membre.

Sous réserve du point 3.1., conformément à la directive (UE) 2016/797 précitée, cet accord vise à organiser les modalités communes d'autorisations des véhicules dont le domaine d'utilisation inclut les sections frontières définies à l'annexe I du présent accord.

Les parties s'accordent, pour chaque demande d'AMM dont le domaine d'utilisation comprend des sections frontières :

- De consulter systématiquement l'autre ANS. L'ANS consultée limite, dans ce cas, la portée de sa vérification aux règles nationales applicables aux sections frontières ;
- D'appliquer les critères et modalités pratiques de l'annexe II pour délivrer l'AMM ;
- De collaborer pour simplifier autant que possible le traitement des demandes qui répondent aux critères de l'annexe II.

L'annexe II présente les modalités pratiques de délivrance d'une autorisation de type et/ou d'une AMM de véhicule dont le domaine d'utilisation comprend des sections frontières.

Sous réserve de la signature de l'annexe II, le présent accord s'appliquera aux AMM dont le domaine d'utilisation inclut au moins une section frontière.

### 3.2.2. Autorisation de mise en service d'installations fixes

Conformément à l'article 18 de la directive (UE) 2016/797, chaque autorité nationale de sécurité autorise la mise en service des sous-systèmes « énergie », « infrastructure » et « contrôle-commande et signalisation au sol » situés ou exploités sur le territoire de son État membre.

Conformément à la directive (UE) 2016/797, le présent accord vise à organiser les modalités communes d'autorisation. En particulier, les parties s'accordent sur une coopération pour chaque demande d'autorisation, limitée aux sections frontières.

L'objectif est d'instruire et de délivrer de manière coordonnée les autorisations de mise en service d'installations fixes et qui sont séparées sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'État membre.

Sous réserve de la signature, l'annexe VII présente les modalités pratiques de délivrance d'une autorisation de mise en service de telles installations fixes.

### 3.2.3. Certificat de sécurité unique

L'article 10 de la directive (UE) 2016/798 susvisé dispose que le CSU délivré sur le territoire d'un État membre peut être valable sans extension du domaine d'exploitation, et sous certaines conditions, jusqu'aux gares frontières de l'autre État membre.

Sous réserve du point 3.1., conformément à la directive (UE) 2016/798 précitée, cet accord vise à organiser les critères et les modalités communes de délivrance des CSU pour les EF dont le domaine d'exploitation inclut les sections frontières définies à l'annexe I du présent accord.

Les parties s'accordent, pour chaque demande de CSU dont le domaine d'exploitation inclut des sections frontières :

- De consulter systématiquement l'autre ANS. L'ANS consultée limite, dans ce cas, la portée de sa vérification aux règles nationales applicables aux sections frontières ;
- D'appliquer les critères et modalités pratiques de l'annexe III pour délivrer les CSU ;
- De collaborer pour simplifier autant que possible le traitement des demandes qui répondent aux critères de l'annexe III.

L'annexe III présente les modalités pratiques de délivrance des CSU dont le domaine d'exploitation inclut des sections frontières.

Sous réserve de la signature de l'annexe III, le présent accord s'appliquera aux CSU comprenant au moins une section frontière.

### 3.2.4. Agrément de sécurité

Conformément à l'article 12 de la directive (UE) 2016/798 susvisé, le GI est autorisé à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire à condition qu'il obtienne un AS de l'ANS de l'État membre sur le territoire duquel l'infrastructure ferroviaire est située.

En outre, l'article 12.5 de la directive (UE) 2016/798 précitée précise que, dans le cas d'une infrastructure transfrontalière, les ANS compétentes coopèrent en vue de la délivrance des AS. L'objectif est d'instruire et de délivrer les AS d'une infrastructure transfrontalière de manière coordonnée et simultanée.

L'annexe IV présente les modalités pratiques de coopération en matière d'AS dans le cas où des infrastructures transfrontalières sont identifiées dans l'annexe I.

### **3.3. Surveillance**

#### **3.3.3. Surveillance des EF**

Le règlement délégué (UE) 2018/761 précité établit des méthodes de sécurité communes, visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798, aux fins de la surveillance par les ANS, des activités de gestion de la sécurité des EF circulant sur le territoire des deux États membres.

L'article 8 du règlement délégué (UE) 2018/761 susvisé précise également la nécessité d'une coordination entre les ANS.

L'annexe V présente les modalités pratiques de coopération pour la surveillance des EF circulant sur le territoire des deux États membres. Les ANS adaptent leur programme de surveillance au domaine d'exploitation des EF.

#### **3.3.4. Surveillance des GI**

Les parties coopèrent dans le cadre de la surveillance des activités des GI respectifs sur les sections frontières comme définies à l'annexe I. A cette fin, les parties échangent les informations pouvant avoir un intérêt pour l'autre ANS.

L'annexe VI présente les modalités pour la surveillance des GI gérant des infrastructures sur le territoire des deux États membres.

### **3.4. Coopération relative aux incidents et accidents**

Les parties s'engagent, en cas d'incidents ou d'accidents sur les sections frontières, à coopérer pour partager rapidement les informations pertinentes. Elles s'engagent, dans la mesure du possible et selon les règles de confidentialité afférentes, à échanger les informations et les analyses pertinentes relatives aux rapports et recommandations des organismes nationaux d'enquête ferroviaire.

## **4. COMMUNICATION**

### **4.1. Échanges entre les parties**

Chaque partie signataire du présent accord s'engage à communiquer dans les meilleurs délais à l'autre partie :

- Tous les événements marquants qui pourraient présenter un intérêt ou avoir un impact sur les activités de l'autre ANS ;



- Tout manquement ou non-respect des délais relatifs aux processus d'autorisation ou de contrôle prévus dans le présent accord ou dans les annexes techniques ;
- La notification des CSU, des autorisations de type et AMM comprenant des sections frontières, en indiquant les personnes de contact pour chaque EF ou constructeur ayant obtenu l'autorisation, sous réserve de la signature des annexes concernées ;
- La notification des AS et AMS comprenant des sections frontières, sous réserve de la signature des annexes concernées ;
- Les informations et les données afférentes au présent accord, qui sont à inclure dans les rapports annuels, telles que les recommandations pertinentes émises également par les organismes d'enquête respectifs, ainsi que les données relatives aux indicateurs de sécurité communs (ISC) ;
- Toute difficulté qu'elle pourrait rencontrer dans le cadre de la mise en œuvre du présent accord. En cas de difficulté sur l'interprétation ou l'exécution de l'accord, les parties s'efforceront de résoudre leur différend à l'amiable et dans les meilleurs délais.

Dans le cadre du présent accord, les parties s'engagent à échanger les bonnes pratiques et à mettre leurs expériences spécifiques et leur retour d'information à la disposition de l'autre partie, afin d'améliorer l'exécution par les parties des tâches qui leur sont dévolues et de soutenir l'amélioration continue des performances de sécurité du système ferroviaire.

#### **4.2. Identification des correspondants**

Chaque ANS identifie et désigne des correspondants ayant les responsabilités suivantes :

- Un correspondant chargé du suivi de l'ensemble du présent accord. Cette personne référente prend également les dispositions nécessaires pour que les décisions techniques, organisationnelles et stratégiques soient approuvées par son ANS respective ;
- Un correspondant technique chargé de l'organisation et du suivi des demandes de CSU communes ;
- Un correspondant technique chargé de l'organisation et du suivi des demandes d'AMM communes ;
- Un correspondant technique chargé de la coopération et de l'organisation des actions de surveillance entre les deux États membres ;
- Un correspondant technique chargé de l'organisation et du suivi des demandes AS des GI gérant des infrastructures sur le territoire des deux États membres ;
- Un correspondant technique chargé de l'organisation et du suivi des demandes d'AMS d'installations fixes lié aux sections frontières ;
- Un correspondant technique chargé du suivi des événements de sécurité communs ;

- Un correspondant responsable de l'échange des informations à inclure dans les rapports annuels des parties, telles que les recommandations pertinentes émises par les parties et par les respectifs organismes nationaux d'enquêtes ferroviaire, ou les données relatives aux indicateurs de sécurité communs (ISC).

Chaque correspondant des deux parties veillera à fournir au moins une adresse électronique permettant les échanges directs entre interlocuteurs concernés et prendra des dispositions avec la personne de contact correspondante de l'autre partie pour éviter la duplication des documents soumis par les tiers. Le cas échéant, un seul correspondant peut être désigné pour plusieurs des domaines susmentionnés.

Les personnes susmentionnées sont identifiées uniquement pour assurer la bonne exécution des activités prévues dans le présent accord et ne sont en aucun cas identifiées pour répondre à des demandes éventuelles de tiers.

#### **4.3. Disposition relative à la langue utilisée**

Cet accord est signé en deux originaux identiques rédigés en langue française.

Les documents officiels découlant du présent accord sont rédigés en langue française.

Les communications informelles relatives à cet accord seront réalisées en langue française.

### **5. VALIDITÉ DE L'ACCORD**

#### **5.1. Entrée en vigueur de l'accord et de ses annexes techniques**

Le présent accord entre en vigueur dès sa signature par l'ensemble des parties et peut être modifié par accord écrit entre les parties selon les modalités pratiques prévues à l'article 6.2 du présent accord.

Il annule et remplace l'« Accord entre les autorités nationales de sécurité de la République française et du Grand-Duché de Luxembourg concernant la coopération en matière de sécurité et d'interopérabilité des activités ferroviaires sur les sections frontières » signé au 16 décembre 2021.

Chaque annexe technique entre en vigueur dès sa signature par l'ensemble des parties et peut être modifiée par accord écrit entre les parties selon les modalités pratiques prévues à l'article 6.2 du présent accord.

Les modifications de l'accord et de ses annexes techniques entrent en vigueur dès leurs signatures par l'ensemble des parties.

LC  


## **5.2. Publication de l'accord et de ses annexes techniques**

Dès l'entrée en vigueur du présent accord et de chaque annexe technique, les parties s'engagent à les publier sur leur site Internet respectifs.

Les parties assureront, en complément, une communication appropriée auprès du secteur.

## **5.3. Résiliation de l'accord**

Chacune des parties pourra décider de manière unilatérale de résilier le présent accord, avec un préavis de 3 mois. Cette résiliation sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'autre partie signataire. Les parties continueront à être liées par leurs obligations au titre du présent accord pendant la période de préavis.

Les CSU, les AS et les AMM délivrés après signature du présent accord demeurent valables après la résiliation dudit accord jusqu'à leur date d'expiration et sous réserve du respect des conditions de validité.

En cas de résiliation, chaque partie signataire informe, dans son respectif périmètre d'autorité, les acteurs ferroviaires concernés.

## **6. MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD ET MODIFICATIONS**

### **6.1. Réunions de suivi**

Les parties se réuniront au moins une fois par an, ou en fonction des besoins identifiés et à l'initiative d'au moins l'une des parties signataires. Lors de ces réunions, les parties pourront soumettre toute suggestion permettant la bonne mise en œuvre de l'accord de coopération.

### **6.2. Modifications de l'accord et des annexes techniques**

Les parties conviennent que les termes et conditions du présent accord et de ses annexes techniques seront réexaminés sur demande d'au moins l'une des parties. Une proposition rédactionnelle exhaustive est alors soumise par la partie demanderesse à l'autre partie pour commentaires et accord avant adoption.

Les parties font tout leur possible pour élaborer une version mutuellement acceptable, dans l'intérêt des deux parties.

Dès la signature des modifications par l'ensemble des parties, une version consolidée de l'accord et de ses annexes techniques est mise à disposition selon les modalités de l'article 5.2 du présent accord.

Les parties s'engagent à s'informer mutuellement, dans les meilleurs délais, des évolutions réglementaires en lien avec les dispositions de cet accord et de ses annexes techniques en vue d'évaluer le besoin de modification de ceux-ci.

## **7. CONFLITS D'INTÉRÊT**

Les parties s'engagent à prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou mettre fin à toute situation susceptible de compromettre l'exécution impartiale et objective du présent accord. Tout conflit d'intérêt survenant au cours de l'exécution du présent accord doit être rapidement notifié par écrit à l'autre partie signataire.

Agissant conformément à son cadre réglementaire, chaque ANS veille à ce que son personnel participant directement ou indirectement à l'application du présent accord ne soit pas placé dans une situation susceptible de générer un conflit d'intérêts. Si nécessaire, ce personnel est affecté à d'autres tâches non liées au présent accord et, si possible, remplacé sans retard injustifié.

## **8. RÉOLUTION À L'AMIABLE DES DÉSACCORDS**

Avant d'engager une procédure judiciaire, les parties s'efforceront toujours de résoudre à l'amiable tout désaccord entre elles sur les questions découlant du présent accord, en tenant toujours compte des délais légaux fixés.

Les désaccords qui ne peuvent être résolus sont soumis au directeur général de l'EPSF et au directeur de l'ACF, ou à leurs représentants autorisés respectifs, qui mettent tout en œuvre pour parvenir à un règlement à l'amiable dans le délai imparti.

Au cours de ces discussions, les parties continuent de respecter toutes leurs obligations respectives au titre du présent accord, sauf si les parties en conviennent autrement par écrit.

## **9. CONFIDENTIALITÉ**

Sous réserve des réglementations internationales, européennes et nationales en matière de droit d'accès aux documents administratifs, les parties s'engagent à garantir la confidentialité de tous documents et informations qu'elles se seront échangées. Les parties sont responsables du respect de cette obligation par leur propre personnel.

Sauf si les entités concernées ont accepté la divulgation d'informations ou si celles-ci sont déjà dans le domaine public, l'obligation de confidentialité vaut en particulier pour les rapports annuels de sécurité des EF, les programmes et les rapports de surveillance des ANS, les informations communiquées librement par les personnes au cours d'activités de surveillance, ainsi que les événements de sécurité collectés entre les ANS.

Lorsqu'un tiers saisit l'une des parties d'une demande d'accès ou de divulgation à des documents ou informations confidentiels en vertu du présent article qui lui ont été communiqués par l'autre ANS sur la base du présent accord, la partie saisie se concerte, avant de répondre, avec l'ANS à l'origine des documents ou informations concernés. Les demandes sont traitées dans un délai compatible avec le droit national de l'autre partie concernée que cette demande soit recevable ou non.

La présente obligation de confidentialité demeure après l'extinction du présent accord, sauf en cas de décision judiciaire ou d'obligation légale.

## 10. TRAITEMENT DES DONNÉES PERSONNELLES

Dans le cadre de la coopération entre les autorités nationales de sécurité prévue dans les différentes réglementations européennes visées au point 2.1.1 du présent accord (article 8 point 1 du règlement délégué (UE) n°2018/761 de la Commission du 16 février 2018), les parties doivent procéder à des échanges d'informations.

Les finalités de cette coopération sous la forme de partage d'informations sont décrites à l'article 17.9 de la directive (UE) 2016/798 :

- Assurer le partage de toute information essentielle concernant la ou les entreprise(s) ferroviaire(s) commune(s), en particulier en ce qui concerne les risques connus et ses performances en matière de sécurité ;
- Lorsque cette ou ces entreprise(s) ferroviaire(s) ne prend/prennent pas les mesures nécessaires de maîtrise des risques : assurer une couverture suffisante de la surveillance et éviter la répétition des inspections et des audits.

Ces échanges d'informations nécessitent de traiter certaines données à caractère personnel de manière licite au sens de l'article 6.1.e) du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (en abrégé RGPD).

Il s'agit des données à caractère personnel suivantes : noms, prénoms, fonction et coordonnées (adresse e-mail, adresse postale, numéros de téléphone) des personnes visées au point 4.2. du présent accord.

Chacune des parties est responsable des traitements de données à caractère personnel qu'elle met en œuvre pour son propre compte dans le cadre du présent accord et, le cas échéant, des contentieux liés à son exécution. Les parties peuvent agir aussi bien à titre de responsable du traitement transférant des données à caractère personnel qu'à titre de responsable du traitement recevant des données à caractère personnel.

Les parties s'engagent, chacune pour ce qui les concerne, à respecter les réglementations européenne et nationale applicables aux traitements de données à caractère personnel, notamment le RGPD). Les parties s'engagent à garantir la confidentialité des données à caractère personnel traitées et à ne pas les utiliser à d'autres fins que la mise en œuvre du présent accord.

Chaque partie signataire transmet à l'autre ANS, en tant que seul destinataire, les données à caractère personnel nécessaires à la mise en œuvre de cet accord et informe les personnes concernées de la transmission de leurs données à caractère personnel à l'autre partie.

Chaque partie est chargée, pour les traitements qu'elle met en œuvre, de notifier à sa respective autorité nationale de protection des données à caractère personnel, ainsi qu'aux personnes concernées, les éventuelles violations de données à caractère personnel. Sauf obligation légale ou réglementaire particulière, les informations recueillies par les parties seront conservées selon les modalités de conservation prévues dans le registre des traitements de l'ANS destinataire.

### **ANNEXES TECHNIQUES selon l'article 3 :**

- Annexe I : Définition des sections frontières
- Annexe II : Autorisation de type et de mise sur le marché d'un véhicule
- Annexe III : Certificat de sécurité unique
- Annexe IV : Agrément de sécurité
- Annexe V : Surveillance des EF circulant sur le territoire des deux États membres sous couverture de leur propre CSU ou CS
- Annexe VI : Surveillance des GI gérant des infrastructures sur le territoire des deux États membres
- Annexe VII : Autorisation de mise en service d'installations fixes

Les parties s'engagent à partager un document de suivi indiquant l'état d'avancement et la date de signature de chaque annexe. Ce document peut être communiqué auprès du secteur.

Lieu : AMIENS

Date : 17/10/22



**Laurent Cébulski**

**Directeur général de l'Établissement public  
de sécurité ferroviaire (EPSF)**

Lieu : Esch-sur-Alzette

Date : 27/10/2022



**Claude Mahowald**

**Directeur de l'Administration des chemins  
de fer (ACF)**

