



Avls n° 2017-060 du 28 Jun 2017

sur le projet d'arrêté modifiant les arrêtés du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains et du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par la sous-directrice de la sécurité et de la régulation ferroviaires de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer par un courrier enregistré le 5 mai 2017 au greffe de l'Autorité ;

Vu le règlement 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne ;

Vu le règlement d'exécution 2017/6 de la Commission du 5 janvier 2017 relatif au plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire ;

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

Vu le code des transports, notamment son article L. 2133-8 ;

Vu le décret n° 2017-527 du 12 avril 2017 relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains ;

Vu le décret n° 2017-528 du 12 avril 2017 fixant les conditions de la reconnaissance des certificats d'aptitude physique et psychologique délivrés à l'étranger aux personnels habilités à certaines tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains ;

Vu l'arrêté du 6 août 2010 modifié relatif à la certification des conducteurs de train ;

Vu l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ;

Vu l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés ;

Vu l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre

2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2017-003 du 18 janvier 2017 sur le projet de décret relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains et sur le projet de décret fixant les conditions de la reconnaissance de l'aptitude physique et psychologique délivrée à l'étranger des personnels habilités à certaines tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains ;

Après en avoir délibéré le 28 juin 2017 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. En application de l'article L. 2133-8 du code des transports, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer a saisi l'Autorité pour avis d'un projet d'arrêté modifiant :
 - l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains ;
 - l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train ;
 - l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national.

1 SUR LA MODIFICATION DE L'ARRÊTÉ DU 7 MAI 2015 RELATIF AUX TÂCHES ESSENTIELLES POUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE AUTRES QUE LA CONDUITE DE TRAIN ET DE L'ARRÊTÉ DU 6 AOÛT 2010 RELATIF À LA CERTIFICATION DES CONDUCTEURS DE TRAIN

2. L'entrée en vigueur des décrets n° 2017-527 et 2017-528 du 12 avril 2017 susvisés rend nécessaire une adaptation de l'arrêté du 7 mai 2015. L'article 1^{er} du projet d'arrêté modifie ainsi l'arrêté du 7 mai 2015 afin de le mettre en cohérence avec la nouvelle définition des conditions d'aptitude physique et psychologique, ainsi qu'avec le contenu, les modalités et les conditions de déroulement des examens effectués par les médecins et psychologues agréés.
3. De même, l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train est modifié afin de prendre en compte, dans les demandes d'agrément futures des médecins et psychologues, l'exigence d'une connaissance des tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire, sur le modèle de ce qui existe pour les connaissances relatives à la conduite des trains.
4. L'analyse du projet de texte n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité, notamment au regard des conditions d'accès au réseau ferroviaire et du développement de la concurrence.

2. SUR LA MODIFICATION DE L'ARRETE DU 19 MARS 2012 FIXANT LES OBJECTIFS, LES METHODES, LES INDICATEURS DE SECURITE ET LA REGLEMENTATION TECHNIQUE DE SECURITE ET D'INTEROPERABILITE APPLICABLES SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL

5. En application de l'article 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 susvisé, les nouveaux véhicules autorisés à être mis en circulation pour la première fois doivent être équipés du système européen de contrôle des trains (ci-après « ETCS », « European Train Control System »).
6. L'ETCS, système par lequel le sol transmet au train des informations lui permettant de calculer en permanence sa vitesse maximale permise¹, est une composante de l'ERTMS (« European Rail Traffic Management System », système européen de gestion du trafic ferroviaire) qui doit remplacer, à terme, le grand nombre de systèmes de signalisation, de contrôle de vitesse et de franchissement des signaux fermés actuellement utilisés sur les différents réseaux européens de chemin de fer. L'ERTMS vise à garantir l'interopérabilité du système ferroviaire européen, et l'ETCS à permettre des gains de performance importants (capacité et régularité).
7. Les dispositions du 2 de l'article 7.4.3 de l'annexe du même règlement prévoient cependant que les États membres peuvent dispenser de cette obligation les nouveaux véhicules destinés à des services nationaux « *sauf lorsque la zone dans laquelle ces véhicules sont utilisés comprend plus de 150 km d'un tronçon actuellement équipé ou devant être équipé d'un système ETCS dans les cinq ans suivant l'autorisation de mise en service de ces véhicules* ». Dans cette hypothèse, les États membres doivent publier leur décision de mettre en œuvre cette disposition, l'inscrire dans un plan national de mise en œuvre incluant notamment un calendrier précis de l'équipement des lignes avec l'ETCS et du démantèlement des systèmes actuels dits de classe B, et en informer la Commission européenne.
8. L'article 4 du projet d'arrêté ajoute un article 49 bis à l'arrêté du 19 mars 2012 précité en introduisant la possibilité, pour le demandeur d'une autorisation de mise en exploitation commerciale d'un nouveau véhicule jusqu'au 31 décembre 2023, d'être dispensé de l'obligation d'équiper immédiatement ce dernier en ETCS s'il s'engage à y procéder avant la date de déploiement de l'ETCS sur les lignes où le matériel sera exploité et, en tout état de cause, au plus tard au 31 décembre 2033.
9. L'Autorité constate, en premier lieu, que le plan national de mise en œuvre de l'ETCS n'a pas été notifié à la Commission européenne à ce jour, alors que l'article 7.4.4 du règlement 2016/919 fixe l'échéance correspondante au 5 juillet 2017. A cette absence de visibilité, s'ajoutent les incertitudes liées aux spécifications fonctionnelles de l'ETCS².
10. Dans ce contexte, l'Autorité rappelle qu'aux termes de l'article 7.2.3. du règlement 2016/919, l'Etat doit faire le nécessaire pour garantir la mise à disposition de systèmes dits de classe B³ actuellement utilisés tant que des lignes ne sont pas équipées de l'ETCS. L'équipement des nouveaux entrants en systèmes de classe B représente une contrainte industrielle forte du fait de l'arrêt de la production par l'entreprise Alstom du système KVB dit « Legacy ». Cette contrainte est susceptible de peser d'autant plus à l'avenir que des dispenses temporaires seraient accordées et que les produits de substitution dits euro-KVB tarderaient à être disponibles sur le marché. L'Autorité invite donc l'Etat à éclaircir cette problématique dans le cadre de la finalisation du plan de déploiement national de l'ETCS.

¹ Un ordinateur à bord du train, l'Eurocab, compare la vitesse du train avec la vitesse maximale permise, transmise par le sol, et freine automatiquement le train en cas de dépassement.

² Les textes européens prévoient l'évolution du référentiel « Baseline 2 », en vigueur jusqu'en 2018, vers le référentiel « Baseline 3 » pour lequel les industriels ne disposent pas encore à ce jour de matériels commercialisables.

³ Pour la France, il s'agit des systèmes dit KVB et DAAT

11. En second lieu, et indépendamment des considérations précédentes, l'Autorité estime que le principe de cette dérogation permet *a priori* de coordonner de manière satisfaisante l'équipement en ETCS du matériel roulant (« *installations embarquées* ») et l'équipement de l'infrastructure (« *installations au sol* »), en limitant la période durant laquelle les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructures devront maintenir un double système de signalisation.
12. Cependant, l'Autorité s'interroge sur la pertinence de la date limite d'équipement en ETCS fixée au plus tard au 31 décembre 2033 pour les matériels ayant bénéficié d'une dispense. Cette échéance particulièrement éloignée pourrait en effet entraîner une différence de traitement importante entre les autorisations de mise en exploitation commerciale selon qu'elles sont délivrées préalablement ou postérieurement à la date du 31 décembre 2023, en cas de déploiement tardif de l'ETCS sur le réseau.
13. Dans ces conditions, l'Autorité préconise de retenir une date butoir d'équipement en ETCS moins lointaine, qui correspondrait à un délai raisonnable de mise en œuvre à partir de la date théorique de début de mise en service de l'ETCS « au sol » en France prévu par l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2017/6 du 5 janvier 2017⁴, par exemple de 5 ans au lieu de 10.
14. Enfin, dans le but de clarifier le dispositif envisagé, l'Autorité propose que la rédaction de l'article 49 bis explicite le fait que la possibilité de s'équiper en ETCS à une date ultérieure constitue une dispense octroyée seulement à titre temporaire.
15. Il résulte de tout ce qui précède que l'Autorité sollicite la modification du projet d'arrêté conformément à la rédaction figurant en annexe du présent avis.

*

Le présent avis sera notifié au ministre chargé des transports, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 28 juin 2017.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet, Cécile George et Marie Picard ainsi que Messieurs Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

⁴ « Après 2023 ».

Modifications proposées par l'ARAFER

Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national

Chapitre III « Exigences complémentaires et spécifiques aux matériels roulants »

Section 1 « exigences relatives aux caractéristiques techniques du matériels roulants »

Article 49 bis

« Un nouveau matériel roulant dont la mise en exploitation commerciale intervient au plus tard au 31 décembre 2023 peut, **à titre temporaire**, ne pas être équipé en ETCS, conformément aux dispositions du 2 du point 7.4.3 de l'annexe du règlement 2016/919/UE de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire de l'Union européenne.

Pour bénéficier de cette ~~possibilité~~ **dispense temporaire**, le demandeur s'engage, dans le dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale du nouveau matériel roulant, à l'équiper en ETCS avant les dates de ~~déploiement~~ **mise en service** de l'ETCS sur les lignes sur lesquelles ce dernier sera exploité et au plus tard au 31 décembre ~~2033~~ **2028**. Les dates de ~~déploiement~~ **mise en service** de l'ETCS précitées sont celles fixées par le plan national de mise en œuvre mentionné au point 7.4.4 de l'annexe du règlement 2016/919/UE précité, dans sa version en vigueur au moment du dépôt du dossier. Le dossier de demande d'autorisation de mise en exploitation commerciale du nouveau matériel roulant précise les lignes sur lesquelles le matériel sera exploité ainsi que la date d'équipement en ETCS sur laquelle s'engage le demandeur. Le non-respect par le demandeur de cet engagement entraîne la caducité de l'autorisation accordée. L'exploitation du matériel roulant sur des lignes autres que celles précisées dans le dossier constitue une modification substantielle ».