

Avis n° 2019-033 du 11 juin 2019

portant sur le projet d'arrêté modifiant 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 ainsi que sur le projet d'arrêté relatif aux autorisations de mise en service pour les installations fixes sur le système ferroviaire

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

Saisie par le ministère de la transition écologique et solidaire, par un courrier en date du 10 mai 2019 enregistré au greffe de l'Autorité le même jour, d'un projet d'arrêté modifiant 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 ainsi que, par un courrier du 13 mai 2019 enregistré au greffe de l'Autorité le même jour, d'un projet d'arrêté relatif aux autorisations de mise en service pour les installations fixes sur le système ferroviaire ;

Vu le règlement (UE) 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 de l'Union européenne modifié ;

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

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

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

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu le décret n° 2010-1023 du 1^{er} septembre 2010 relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières modifié ;

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

Vu l'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 ;

Vu l'avis de l'Autorité n° 2017-060 du 28 juin 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 des trains, du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train 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 ;

Vu l'avis de l'Autorité n° 2019-013 du 21 février 2019 relatif au projet d'ordonnance portant transposition 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 et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) n° 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 ;

Vu l'avis de l'Autorité n° 2019-024 du 18 avril 2019 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaire modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 11 juin 2019,

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1.1. La transposition du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire en droit national

1. La transposition en droit national du pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire, constitué des directives (UE) 2016/797 et 2016/798 du 11 mai 2016 relatives respectivement à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et à la sécurité du système ferroviaire et du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après « l'Agence »), doit intervenir avant le 16 juin 2019, date retenue par les autorités françaises pour se conformer à l'exigence constitutionnelle de transposition. A cette échéance, l'ensemble des textes en vigueur afférents à la sécurité et à l'interopérabilité devra être modifié pour prendre en compte les évolutions des exigences européennes, notamment en matière d'autorisation des exploitants ferroviaires et des systèmes ferroviaires, qui tendent vers une plus grande harmonisation des règles techniques en vue de parachever l'espace ferroviaire européen.
2. L'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 susvisée, prévue par l'article 30 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, a déjà modifié le code des transports, notamment les parties relatives à la sécurité et à l'interopérabilité afin notamment de faire évoluer le champ d'application des principes applicables à la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport ferroviaire et, *de facto*, le champ de compétence de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), autorité nationale de sécurité dont les missions évoluent avec celles nouvellement confiées à l'Agence. Au niveau réglementaire, le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire abroge notamment le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 pour définir le rôle des acteurs ferroviaires, l'organisation de la gestion de la sécurité ainsi que les conditions de mise sur le marché des constituants d'interopérabilité et des sous-systèmes mobiles et les conditions de mise en service des installations fixes en vue contribuer à l'interopérabilité du système ferroviaire de

l'Union européenne. Ces deux séries de modifications ont fait l'objet de deux avis de l'Autorité (avis n° 2019-013 du 21 février 2019 et n° 2019-024 du 18 avril 2019 susvisés).

3. Le parachèvement de la transposition du pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire nécessite la modification, voire l'abrogation, de plusieurs arrêtés. Doit ainsi être modifié voire abrogé 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 pour supprimer les redondances avec les actes d'exécution européens qui précisent l'ensemble des dispositions afférentes à ces matières sans laisser de latitude aux Etats membres pour prendre des dispositions annexes. 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 doit également faire l'objet de modifications importantes pour, d'une part, être conforme au décret n° 2019-525 précité et, d'autre part, respecter le cadre strict d'élaboration des règles nationales techniques fixé par les directives européennes précitées relatives à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

1.2. La saisine de l'Autorité

4. Par deux courriers du directeur des services de transport du ministère de la transition écologique et solidaire en date des 10 et 13 mai 2019, enregistrés au greffe de l'Autorité à ces mêmes dates, et en application de l'article L. 2133-8 du code des transports, l'Autorité a été saisie pour avis de deux projets d'arrêtés :
 - le projet d'arrêté modifiant 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 ;
 - le projet d'arrêté relatif aux autorisations de mise en service pour les installations fixes sur le système ferroviaire.
5. Le 17 mai 2019, l'Autorité a été destinataire d'un courriel de saisine rectificative dont l'objet est de modifier une disposition du projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 19 mars 2012 relative à la mise en œuvre de la dispense d'équipement d'un nouveau matériel roulant en ETCS (European Train Control System).
6. Bien que disposant d'un délai de deux mois pour émettre son avis conformément aux dispositions du décret n° 2010-1023 susvisé, l'Autorité s'est mise en mesure de faire part de sa position dans des délais compatibles avec la publication des deux projets d'arrêté pour le 16 juin 2019.

2. ANALYSE

2.1. S'agissant du projet d'arrêté modifiant 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

7. L'arrêté du 19 mars 2012, pris en application des articles 2 et 3 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006, abrogé par le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé à compter du 16 juin 2019, fixe les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Il précise les contours des compétences dévolues à chaque acteur ferroviaire, les exigences de sécurité à respecter sur le réseau ferré national, en complément de celles prévues par la réglementation européenne, relatives à l'infrastructure et aux matériels roulants ainsi qu'à l'exploitation des trains en vue d'assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

8. Comme l'ont expressément indiqué les services du ministère de la transition écologique et solidaire au cours de l'instruction, le projet de texte soumis pour avis à l'Autorité n'a pas pour objet de finaliser la transposition du pilier technique. Il s'agit de mettre en œuvre certaines dispositions afin d'assurer la continuité de l'exploitation ferroviaire sans rupture au 16 juin 2019, date d'entrée en vigueur des textes de droit national transposant le 4^{ème} paquet ferroviaire. L'arrêté du 19 mars 2012 modifié fera par conséquent l'objet de modifications complémentaires dans un second temps afin de prendre en compte les dernières versions des spécifications techniques d'interopérabilité publiées le 27 mai 2019 au Journal officiel de l'Union européenne¹. Si l'Autorité entend que, dans le calendrier contraint de transposition, le choix a été fait de modifier en priorité les dispositions nécessaires à la fois à la transposition des directives et aux acteurs du secteur ferroviaire pour assurer la continuité des circulations après le 16 juin 2019, elle tient néanmoins à souligner qu'il importe que cet arrêté puisse voir son champ d'application mis en conformité avec celui du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé afin de garantir l'application des dispositions qu'il comporte sur le même périmètre que celui du décret. Comme elle a déjà pu l'énoncer dans le cadre de son avis n° 2019-024 sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire, la clarification des règles techniques nationales applicables est un prérequis indispensable pour garantir le bon fonctionnement du système de transport ferroviaire tant le nombre, la complexité ou le manque de transparence des règles peuvent constituer des barrières à l'entrée sur le marché ferroviaire domestique de voyageurs ou de marchandises.
9. Le projet de texte soumis à l'avis de l'Autorité comporte trois séries de dispositions :
- celles relatives aux engins de construction et d'entretien des infrastructures ferroviaires;
 - celles relatives aux règles d'exploitation des trains, plus particulièrement le processus de départ des trains ;
 - celles relatives aux obligations d'équipement des nouveaux matériels roulants en ETCS afin d'introduire une dispense d'équipement prévue par le règlement (UE) 2016/919 modifié susvisé.
10. L'Autorité a souhaité, dans le cadre de son instruction, se concentrer sur la disposition relative à la dérogation à l'obligation d'équipement en ETCS pour les nouveaux matériels roulants compte tenu de son caractère dimensionnant pour le secteur ferroviaire. En effet, cette disposition pourrait notamment induire des différences de traitement entre les entreprises ferroviaires selon qu'elles devront ou non supporter les coûts significatifs d'équipement des matériels roulants, non strictement nécessaires pour exploiter des services sur l'infrastructure concernée étant donné que cette dernière ne sera pas équipée en ERTMS. Elle avait par ailleurs déjà pu rendre un avis (avis n° 2017-060 du 28 juin 2017) sur une disposition similaire quant à l'objectif poursuivi qui n'avait finalement pas été insérée dans l'arrêté du 19 mars 2012.
11. En application de l'article 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 modifié susvisé, les nouveaux véhicules autorisés à être mis en circulation pour la première fois doivent être équipés du système ETCS (« European Train Control System, système européen de contrôle des trains). L'ETCS, système de signalisation et de contrôle par transmission sol-machine, qui permet au train de calculer en permanence son autorisation de marche, est une composante de l'ERTMS (« European Rail Traffic Management System », système européen de gestion du trafic

¹ Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission ; Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE ; Règlement d'exécution (UE) 2019/774 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant le règlement (UE) no 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Matériel roulant-bruit » aux wagons de marchandises existants.

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 notamment).

12. Afin de conserver une approche pragmatique et soutenable à court et moyen terme pour le secteur, l'annexe du règlement (UE) 2016/919 modifié prévoit cependant au point 2 de l'article 7.4.3. que les Etats membres peuvent dispenser de l'obligation d'équipement les nouveaux véhicules destinées 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 Etats membres doivent publier leur décision de mettre en œuvre cette disposition, l'inscrire dans le 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.
13. A ce jour, la France a notifié son plan national de mise en œuvre à la Commission européenne le 7 juillet 2017 et a d'ores et déjà fait état dans ce document de son intention, « *mais seulement pour une période transitoire et selon des modalités strictes, de faire usage de la dérogation prévue au point 2 du point 7.4.3 de l'annexe de la STI (...), [dont] les modalités de mise en œuvre [...] seront précisées dans la réglementation française* ». C'est l'objet de la disposition du projet d'arrêté dont est saisie l'Autorité. Le Gouvernement explicite sa stratégie de déploiement du système de signalisation par le développement d'un modèle économique qu'il souhaite viable pour le système ferroviaire français de déploiement de l'ERTMS, tant pour la migration technique de l'infrastructure que pour celle des matériels roulants. Il met par ailleurs en avant le fait que le remplacement des systèmes de contrôle et de signalisation utilisés sur les lignes classiques et les lignes à grande vitesse, KVB (contrôle de vitesse par balise) et TVM (Transmission Voie-Machine), ne se justifie pas par leur moindre niveau de résultat en termes de sécurité et de performance.
14. Les articles 49 bis, 49 ter, 49 quater et 49 quinquies que le projet d'arrêté insère dans l'arrêté du 19 mars 2012 visent à encadrer de manière très stricte la dispense prévue par le règlement (UE) 2016/919 susvisé. Ainsi, en sus des conditions déjà posées par ce même règlement d'un matériel roulant dédié à des services nationaux et exploité dans une zone ne comprenant pas plus de 150 km d'un tronçon équipé ou devant être équipé d'un système ETCS dans les cinq ans suivant son autorisation de mise en service, le projet d'arrêté ajoute trois conditions cumulatives supplémentaires ayant trait à la notification à la Commission européenne, à la date de mise en service du matériel et à l'engagement de son propriétaire dans le dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché à équiper son matériel en ETCS avant le déploiement de l'ERTMS sur la ligne sur laquelle le matériel sera exploité.
15. En premier lieu, le critère de notification du matériel roulant à la Commission européenne au titre de l'article 4 du règlement (UE) 2016/919 susvisé implique une notification par les autorités françaises en tant que projet à stade avancé de développement ou de contrat en cours d'exécution dans l'année suivant l'entrée en application dudit règlement, soit avant le 5 juillet 2017. Toutefois, le règlement (UE) 2016/919 ayant fait l'objet d'une modification par le règlement (UE) 2019/776 du 16 mai 2019, une telle condition doit être entendue comme reportant la date limite de notification au 16 juin 2020 pour pouvoir être éligible au dispositif. Les services de l'Etat ont indiqué, au cours de l'instruction, que ce critère répond à l'objectif de ne pas entraver le déploiement de l'ERTMS à terme et permet de définir de manière objective les matériels pouvant bénéficier de la dispense. Quand bien même l'Autorité conçoit qu'un tel critère constituerait une phase de pré-identification utile, pour les services de l'Etat, des demandeurs souhaitant faire usage de cette dispense, elle considère que cette condition est inappropriée et discriminatoire. En effet, les nouveaux entrants sur le marché ferroviaire domestique de voyageurs en seront potentiellement exclus ainsi que les autorités organisatrices, dont le parc de matériels roulants exploité pour les services conventionnés de transport de voyageurs pourrait être largement renouvelé après 2020, soit postérieurement à la date limite de notification au titre du règlement européen. Au surplus, l'Autorité estime qu'une telle condition complexifie inutilement le recours à la dérogation pour les demandeurs en le liant au processus de dérogation aux spécifications

techniques d'interopérabilité (STI) alors que l'objectif du projet d'arrêté consiste à se départir de ce cadre rigide.

16. En second lieu, la mise en service du matériel roulant devra intervenir au plus tard le 31 décembre 2024. L'Autorité note à ce titre que le projet d'arrêté a différé d'une année la date limite de mise en service des matériels par rapport à la précédente version du dispositif qui lui avait été soumise en mai 2017. Lors de l'instruction, les services de l'Etat ont mentionné que ce report permet de couvrir certains matériels de tram-train de type « Alstom Dualis » dont la livraison s'échelonne jusqu'à cette date. Si l'Autorité entend la volonté de faire de ce dispositif une mesure transitoire qui ne doit pas obérer la nécessaire transformation du parc de matériel roulant et ce *a minima* au rythme de son renouvellement, elle souhaite mettre en avant le risque que l'investissement considérable demandé aux entreprises ferroviaires et plus largement aux propriétaires de matériels roulants, potentiellement les autorités organisatrices de transport en application de l'article 21 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, ne soit pas pertinent si les travaux de déploiement de l'ERTMS sur l'infrastructure ne sont pas réalisés pendant la durée de vie utile du matériel. Cette hypothèse est d'autant plus probable que la visibilité est manquante au-delà de 2023 dans le plan national de mise en œuvre de la STI concernant les sous-systèmes « contrôle commande et signalisation » tel qu'il a été notifié à ce stade par les autorités françaises à la Commission européenne.
17. En troisième lieu, le demandeur doit s'engager dans le dossier de demande d'autorisation de mise sur le marché des véhicules sur, d'une part, la réalisation de l'ensemble des études dans des délais compatibles avec les dates de mise en service de l'ETCS sur les lignes sur lesquelles ils seront exploités et, d'autre part, sur un équipement en ETCS avant les dates de mise en service de l'ETCS sur lesdites lignes. Cet engagement constitue pour les services de l'Etat la mesure clé du dispositif en ce qu'elle permet d'atteindre un équilibre entre les enjeux et les objectifs poursuivis par les parties prenantes : d'une part, le gestionnaire d'infrastructure aura l'assurance que le matériel roulant circulant sur son réseau sera bien équipé en ETCS le moment venu en fonction du calendrier de déploiement de l'ERTMS au sol et, d'autre part, le propriétaire du matériel roulant n'aura pas à court terme à s'équiper en ETCS et pourra seulement pré-équiper son matériel² en vue de son achèvement ultérieur, ce qui lui permettra de limiter considérablement les coûts. L'Autorité salue ce dispositif qui permet de coordonner l'équipement du matériel roulant et celui de l'infrastructure pour des matériels dispensés de l'équipement en ETCS au moment de leur autorisation. Elle recommande toutefois, en cohérence avec le dispositif retenu, que la possibilité de pré-équipement du matériel en ERTMS, évoquée par les services de l'Etat au cours de l'instruction, soit rendue obligatoire. En outre, elle considère qu'une telle coordination entre matériel roulant et infrastructure pourrait tout à fait trouver à s'appliquer pour l'ensemble des matériels roulants et qu'à cette fin, la condition évoquée au point 16 d'une mise en service au plus tard le 31 décembre 2024 perdrait tout fondement.
18. C'est pourquoi, au vu de ces éléments, l'Autorité recommande que le dispositif de dispense de l'ETCS ne retienne en sus des conditions posées par le règlement (UE) 2016/919 modifié évoquées ci-avant au point 144 que l'engagement de rétrocompatibilité du matériel roulant pré-équipé avant les dates de déploiement de l'ERTMS sur l'infrastructure. La suppression de la condition d'une mise en service au plus tard le 31 décembre 2024 permettrait alors d'éviter un effet de seuil préjudiciable entre entreprises sans que l'équilibre recherché dans la stratégie de déploiement de l'ERTMS ne soit remis en cause. En effet, le gestionnaire de l'infrastructure conserverait, dans le cadre de cette proposition, l'assurance d'avoir un matériel roulant équipé en ETCS et l'entreprise ferroviaire n'aurait pas à équiper son matériel en ETCS alors que le déploiement de l'ERTMS sur l'infrastructure n'est pas prévu dans les cinq années à venir ni, potentiellement, à plus long terme.
19. Enfin, l'Autorité accueille favorablement la proposition visant à préciser, dans le document de référence du réseau des gestionnaires d'infrastructure, les dates de mise en service de l'ETCS et du démantèlement des systèmes de signalisation sur les six années à venir. Elle y voit un gage d'une plus grande visibilité pour les acteurs propre à leur permettre une planification appropriée de leurs activités et ce surtout pour celles dont les matériels roulants existants empruntant des lignes équipées en

² Le pré-équipement du matériel roulant en ETCS consiste à prévoir des câbles ou a minima le passage de ces câbles de sorte qu'il n'y ait plus qu'à ajouter un « tiroir ERTMS » ; un tel dispositif évite la reprise de la conception du matériel et ainsi réduit fortement le coût de l'installation ultérieure de l'ETCS.

ERTMS postérieurement à leur autorisation nécessiteront des investissements conséquents. Cependant, quand bien même cette mesure permet une information régulière, l'Autorité estime que les éléments contenus dans le document de référence du réseau ne peuvent pas se substituer aux informations attendues au titre du plan national de mise en œuvre. Ainsi, elle tient à préciser que si la mise à jour tous les cinq ans du plan national est une obligation minimale pour les autorités françaises reprise dans le projet d'arrêté conformément au point 7.4.4. du règlement (UE) 2016/919 modifié, il conviendra qu'elle se fasse à un intervalle plus réduit étant donné que seules les dates de déploiement y figurant sont opposables au demandeur et conditionnent la recevabilité de sa demande.

2.2. S'agissant du projet d'arrêté relatif aux autorisations de mise en service pour les installations fixes sur le système ferroviaire

20. Le projet d'arrêté relatif aux autorisations de mise en service pour les installations fixes sur le système ferroviaire est une refonte substantielle de 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, qui nécessite son abrogation à compter du 16 juin 2019. En effet, dans la continuité du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé transposant notamment les modalités d'autorisation des véhicules et des installations fixes, il s'agit ici de prendre en compte le règlement (UE) 2018/545 du 4 avril 2018³, d'application directe, qui prévoit les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et nécessite de supprimer les dispositions nationales en vigueur.
21. Désormais limité aux installations fixes sur le système ferroviaire, le projet d'arrêté précise, dans ses annexes, les éléments devant figurer dans les dossiers élaborés et présentés par le demandeur préalablement à la mise en service des installations. Si le projet d'arrêté prévoit que le dossier préliminaire de sécurité (DPS), le dossier de sécurité (DS) et le dossier technique de sécurité (DTS) doivent contenir l'approbation de l'Agence pour les projets mettant en œuvre l'ERTMS ou *a minima* pour le DPS les problématiques en cours de discussion, l'Autorité regrette que la production d'éléments concrets concernant cette thématique ne soit pas exigée plus en amont dans le processus d'élaboration du projet, c'est-à-dire dès le stade d'élaboration du dossier de définition de sécurité (DDS). Compte tenu des enjeux inhérents à l'interopérabilité du système ferroviaire, la prise en compte de cette thématique même à un stade préparatoire pourrait être de nature à éclairer le secteur et à permettre à l'ensemble des acteurs d'anticiper au mieux les problématiques associées. Par ailleurs, un tel échange avec l'EPSF permettrait au demandeur de recueillir à un stade anticipé l'avis de l'autorité nationale sur le dossier qu'il entend transmettre à l'Agence, faculté qui est prévue par l'article 208 du décret n° 2019-525 susvisé. A cet égard, l'Autorité recommande que les modalités de cette disposition du décret soient précisées dans le projet d'arrêté pour permettre sa mise en œuvre effective.
22. En outre, l'Autorité souligne que l'absence de reprise, dans le projet d'arrêté, de certaines définitions figurant actuellement dans l'arrêté du 23 juillet 2012 alors que les notions restent employées dans les annexes de l'arrêté à venir, est de nature à nuire à la bonne application du dispositif. Tel est le cas par exemple des notions de « variantes » et de « singularités ».

³ Règlement (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018³ 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

Le présent avis sera notifié à la ministre chargée des transports et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 11 juin 2019.

***Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ;
Madame Cécile George ainsi que Monsieur Yann Pétel, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman