

Avis n° 2025-057 du 3 juillet 2025

portant sur un projet d'arrêté relatif aux tâches critiques pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains et portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'exploitation ferroviaire

L'essentiel

Le ministre chargé des transports a saisi l'Autorité d'un projet d'arrêté visant notamment à abroger des règles nationales devenues incompatibles ou redondantes avec le droit de l'Union européenne. Il s'agit de règles relatives aux compétences professionnelles et à l'aptitude physique et psychologique des personnels en charge de tâches critiques pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite. Par ailleurs, ce projet actualise la réglementation concernant les seuils d'alcoolémie et de détection de substances psychoactives pour ces personnels, les États membres étant compétents pour la fixation de ces seuils. Enfin, le projet d'arrêté introduit une dispense de l'obligation d'équipement du système européen de contrôle des trains (ETCS).

Ce projet n'appelle pas de remarque de la part de l'Autorité au regard de ses missions de régulation, considérant notamment que ses dispositions ont pour principal objet d'adapter le droit national au nouvel état du droit de l'Union européenne.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministre chargé des transports, par courrier enregistré le 7 mai 2025 au service de la procédure de l'Autorité ;

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

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

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

Vu le règlement d'exécution (UE) 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, modifié par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la Commission du 10 août 2023 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 ;

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

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

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'arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire ;

Vu l'arrêté du 10 juillet 2023 relatif aux règles techniques et de sécurité applicables sur les infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 3 juillet 2025 ;

Adopte l'avis suivant

1. Cadre juridique, contexte de la saisine et office de l'Autorité

1. Le quatrième paquet ferroviaire, adopté en 2016, comporte un pilier technique¹ qui vise à améliorer l'interopérabilité du système ferroviaire européen et à harmoniser les normes et procédures de sécurité ferroviaire dans les différents pays de l'Union. L'objectif visant à réaliser le marché unique des services ferroviaires implique en effet que les trains puissent circuler sur l'ensemble du réseau de l'Union européenne malgré le fait que les systèmes ferroviaires des différents pays aient été initialement conçus de façon autonome sur la base de spécifications techniques distinctes.
2. Deux révisions de ce pilier technique sont intervenues récemment :
 - D'une part, le règlement d'exécution (UE) 2019/773 susvisé, concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne, dite « STI OPE »², a été modifié en 2023. Cette révision restreint les possibilités offertes aux États membres d'adopter des règles nationales concernant les personnels en charge de tâches critiques pour la sécurité autres que la conduite des trains, c'est-à-dire les tâches autres que la conduite qui sont exécutées par le personnel lorsqu'il contrôle ou influe sur le mouvement des trains, et qui est susceptible de compromettre la sécurité ferroviaire³.
 - D'autre part, le règlement d'exécution (UE) 2023/1695 susvisé, relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne, dite « STI CCS », a été adopté. Il autorise notamment les États membres à exclure certains véhicules spéciaux et trains voyageurs de l'obligation d'être équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS).
3. Ces nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité nécessitent de faire évoluer la réglementation nationale existante pour la mettre en cohérence avec le droit de l'Union européenne⁴.
4. Par un courrier du 7 mai 2025, le ministre chargé des transports a saisi l'Autorité en application de l'article L. 2133-8 du code des transports d'une demande d'avis sur le projet d'arrêté relatif aux tâches critiques pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains et portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'exploitation ferroviaire.
5. Il ressort de l'instruction que le projet d'arrêté détermine notamment le format du document par lequel les employeurs enregistrent les compétences professionnelles détenues par leur personnel chargé d'exécuter des tâches critiques pour la sécurité autres que la conduite et liste les compétences professionnelles requises pour les personnels en charge des tâches liées au départ et à l'autorisation de mouvement des trains.
6. Le projet d'arrêté fixe par ailleurs les limites d'alcoolémie et de détection de drogue au-delà desquelles ces personnels ne peuvent pas exercer de tâches critiques pour la sécurité. Il précise les modalités du recours administratif contre les décisions d'incapacité médicale et psychologique prises à leur encontre.

¹ Ce pilier technique est composé du règlement (UE) 2016/796 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire.

² Il s'agit des exigences techniques et opérationnelles communes à l'échelle européenne en matière de procédures, règles, outils et personnels impliqués dans la gestion des circulations des trains.

³ Préparation des trains, autorisation de départ, sélection de l'itinéraire, supervision du mouvement des trains, communication opérationnelle, gestion de perturbation ou urgence, opération de manœuvre, etc.

⁴ Le projet d'arrêté modifie (i) l'arrêté du 6 août 2010 susvisé, (ii) l'arrêté du 9 décembre 2021 susvisé et (iii) l'arrêté du 10 juillet 2023 susvisé. Il abroge également l'arrêté du 7 mai 2015 susvisé.

7. Enfin, le projet d'arrêté adapte l'obligation d'équipement de certains véhicules en ETCS en introduisant une dérogation pour les véhicules spéciaux⁵ (engins de voie, véhicules d'inspection ferroviaire, véhicules environnementaux, véhicules d'intervention d'urgence, véhicules rail-route) et les locomotives de manœuvre mises en service depuis plus de 20 ans⁶.
8. Lorsqu'elle est saisie au titre de l'article L. 2133-8 du code des transports, l'Autorité se prononce en cohérence avec les missions qui lui sont confiées, par ailleurs, en matière ferroviaire. Aux termes de l'article L. 2131-1 du code des transports, l'Autorité concourt ainsi au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. L'Autorité veille, par ailleurs, à ce que les conditions d'accès au réseau par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence, en particulier à ce que cet accès soit accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires, en application des articles L. 2131-3 et L. 2131-4 du code des transports.
9. C'est au regard des missions ainsi définies que l'Autorité a analysé les dispositions de ce projet d'arrêté.

⁵ Les véhicules spéciaux peuvent bénéficier d'une telle dispense dès lors que leur utilisation n'empêche pas le déclassement des systèmes nationaux de signalisation et de contrôle des trains.

⁶ Ces locomotives peuvent bénéficier d'une telle dispense dès lors qu'elles circulent sur des lignes où l'ETCS n'est pas déployé et où son déploiement n'est pas prévu à horizon de 5 ans.

2. Analyse

10. Au regard des éléments d'analyse communiqués en appui de la saisine, il apparaît, d'une part, s'agissant des dispositions relatives aux personnels, que le projet d'arrêté porte sur des aspect procéduraux qui, tout en étant liés à la sécurité ferroviaire, restent de portée limitée ; d'autre part, que les adaptations réglementaires relatives à l'ETCS sont de nature à apporter plus de lisibilité au secteur ferroviaire et à permettre aux exploitants ferroviaires d'éviter d'engager des coûts liés à cet équipement pour des véhicules dont l'utilisation ne nécessite pas de les doter de ce système.
11. Au surplus, l'Autorité relève que l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions, prévue dans le projet d'arrêté au 1^{er} avril 2026, laisse aux parties prenantes un temps suffisant d'adaptation à la nouvelle réglementation.
12. Au vu de ces éléments, l'Autorité considère que le projet d'arrêté n'appelle pas d'observation de sa part.

*

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 3 juillet 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le président

Thierry Guimbaud