

Avis n° 2020-061 du 17 septembre 2020

portant sur le projet d'arrêté relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essai

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

Saisie par le ministère de la transition écologique, par courrier du 17 juillet 2020 enregistré au pôle procédure de l'Autorité le même jour ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 modifié concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE ;

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

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 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ;

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

Vu l'avis n° 2020-015 du 6 février 2020 relatif au document de référence du réseau ferré national modifié pour l'horaire de service 2020 et au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2021 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 17 septembre 2020 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1.1. Le 4^{ème} paquet ferroviaire et le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019

1. Le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire, comportant les deux directives « Sécurité »¹ et « Interopérabilité »² ainsi que le règlement relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer³, vise à harmoniser les procédures d'autorisation de mise sur le marché des matériels roulants et de mise en service des infrastructures ferroviaires en vue de parachever le système ferroviaire de l'Union européenne.
2. La directive « Interopérabilité » prévoit à l'article 21 que « [c]haque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais pour obtenir les documents attestant de la compatibilité technique visée au premier alinéa, points b) et d)⁴, les autorités nationales de sécurité concernées peuvent délivrer des autorisations temporaires permettant au demandeur d'utiliser le véhicule à des fins de vérifications pratiques sur le réseau. Le gestionnaire de l'infrastructure, en concertation avec le demandeur, met tout en œuvre pour assurer que les essais éventuels puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à compter de la réception de la demande. Le cas échéant, l'autorité nationale de sécurité prend des mesures afin que les essais aient lieu. »
3. Le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, transposant les deux directives du pilier technique précitées, précise dans un chapitre 1^{er} du titre IV relatif à la mise sur le marché et à la mise en service, le principe de l'autorisation temporaire d'utilisation du véhicule à des fins de vérifications pratiques sur le réseau délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), qui est l'autorité nationale de sécurité en application de l'article L. 2221-1 du code des transports. Il mentionne également le délai de trois mois dont dispose le gestionnaire d'infrastructure pour donner accès à son réseau afin que les essais puissent avoir lieu.
4. À la différence du cadre juridique européen, qui inscrit les essais de véhicules dans la procédure de mise sur le marché de ces véhicules, le cadre juridique national prévoit que les essais de véhicules puissent également s'inscrire dans une procédure de demande de mise en service de l'infrastructure. En outre, le cadre réglementaire national crée un régime *ad hoc* d'autorisation de catégories d'essais pour assouplir la procédure des essais réalisés de manière répétitive sur le réseau et ainsi faciliter leur réalisation. L'article 155 du décret précité renvoie à un arrêté le soin de définir le régime de délivrance d'autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais et de délivrance des autorisations de catégories d'essais.
5. Outre la transposition des dispositions de la directive « Interopérabilité », le ministère chargé des transports a souhaité prendre en compte les recommandations du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)⁵ et du comité d'expertise sur les procédures d'essais⁶ émises à la suite de l'accident d'Eckwersheim lors d'une marche d'essai sur la LGV Est-Européenne le 14 novembre 2015. Conformément à l'article 4 du décret du 27 mai 2019 susvisé, il incombe au ministre chargé des transports de fixer par arrêté les exigences techniques

¹ Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

² 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.

³ 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.

⁴ Article 21 de la directive « Interopérabilité », « b) de la compatibilité technique des sous-systèmes visés au point a) dans le véhicule, établie sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes » ; (...) d) de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau dans le domaine d'utilisation visé au paragraphe 2, établi sur la base des STI et, le cas échéant, des règles nationales pertinentes, des registres des infrastructures ; ainsi que des MSC en ce qui concerne l'évaluation des risques visées à l'article 6 de la directive (UE) 2016/798. »

⁵ Recommandations émises dans le cadre du rapport d'enquête technique sur le déraillement d'une rame TGV lors d'une marche d'essai sur la LGV Est-Européenne le 14 novembre 2015 à Eckwersheim, publié le 23 mai 2017.

⁶ Comité d'expertise sur les procédures d'essais présidé par Messieurs André-Claude LACOSTE et Jean-Luc WYBO.

nationales de sécurité applicables sur le système de transport ferroviaire national dans différents cas prévus par ce décret. Il en est ainsi des exigences en matière, notamment, de formation et d'évaluation du personnel de conduite chargé de la réalisation des essais, que le ministère entend formaliser juridiquement pour assurer la sécurité de ces essais sur le réseau ferroviaire.

1.2. La saisine de l'Autorité

6. Par courrier enregistré le 17 juillet 2020 au pôle procédure de l'Autorité, le ministère de la transition écologique 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 autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais (ci-après le « projet d'arrêté »).
7. Le projet d'arrêté comporte une trentaine d'articles, organisés en sept chapitres, relatifs, notamment, au rôle des différents acteurs, aux conditions préalables à la demande de l'autorisation d'utilisation temporaire d'un véhicule à des fins d'essais ainsi qu'aux modalités de délivrance par l'EPSF de l'autorisation d'essais temporaires et des catégories d'essais. En outre, un chapitre spécifique est dédié au cas particulier des essais sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire afin de répondre aux recommandations émises par le BEA-TT.
8. Plus précisément, le projet d'arrêté vise notamment à :
 - *définir le champ des circulations d'essai soumises à autorisation préalable de l'EPSF ;*
 - *préciser les procédures d'autorisation d'essais temporaires et de catégories d'essais mentionnées aux articles 154 et 155 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 précité ;*
 - *fixer certaines prescriptions minimales relatives au déroulement des circulations d'essais, telles que la limitation de la vitesse maximale autorisée, la limitation du nombre de personnes présentes en cabine de conduite et la formation du personnel de conduite.*
9. Dans le cadre de l'avis n° 2019-024 du 18 avril 2019 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, l'Autorité a considéré que l'arrêté appelé par le décret devait permettre d'articuler les délais et interventions respectifs de l'EPSF et du gestionnaire d'infrastructure, dans l'objectif de « *rationaliser et de clarifier le processus applicable à [la] mise en œuvre [des essais] afin d'en faciliter l'exécution par les divers acteurs* ». Cette même exigence de clarté et de transparence du processus a été visée dans l'avis n° 2020-015 susvisé rendu par l'Autorité dans le cadre de son analyse des éléments non tarifaires du document de référence du réseau de SNCF Réseau pour les horaires de service 2020 modifié et 2021, dans lequel elle a appelé SNCF Réseau à mettre en conformité avec le nouveau cadre juridique en vigueur le document d'exploitation relatif aux circulations dérogoires (dont les essais font partie)⁷, et ce dans les meilleurs délais.
10. L'Autorité s'assure, dans le cadre du projet d'arrêté qui lui a été soumis, que les recommandations émises dans les avis précités ont bien été prises en compte par le ministère chargé des transports eu égard aux nombreux enjeux opérationnels et d'accès au réseau que comporte la problématique de la réalisation des essais sur le système de transport ferroviaire national.

⁷ Document d'exploitation référencé RFN-CG-MR 03 h-01-n° 001 « Circulations dérogoires ».

2. ANALYSE

11. Il ressort de l'analyse des dispositions du projet d'arrêté par l'Autorité deux éléments majeurs :
- d'une part, les exigences de clarté et d'intelligibilité de la norme, de portée constitutionnelle, ne sont pas pleinement remplies, de telle sorte qu'il existe un risque que le secteur ferroviaire, et *a fortiori* les nouveaux entrants sur le marché de transport ferroviaire de voyageurs, aient des difficultés à s'approprier les procédures d'autorisation de circulation aux fins d'essais et de catégorie d'essais, singulièrement dans le cadre des procédures d'autorisation de la mise sur le marché de leurs véhicules⁸. Ce risque de barrières à l'entrée est encore accentué par le manque d'encadrement de certaines dispositions du projet d'arrêté ;
 - d'autre part, la procédure aux fins d'autorisation temporaire des essais et d'autorisation de catégorie d'essais, telle qu'elle résulte du projet d'arrêté, n'encadre pas suffisamment le rôle du gestionnaire d'infrastructure, *a fortiori* s'agissant d'un gestionnaire appartenant à un groupe intégré avec l'entreprise ferroviaire historique, dans le processus de délivrance des autorisations et dans la réalisation effective des essais, de telle sorte qu'il existe de potentielles sources de retard, voire de discrimination, à la mise sur le marché des véhicules et, plus généralement, à l'accès au marché des nouveaux entrants.

2.1. Un manque de clarté, d'intelligibilité voire d'encadrement des dispositions du projet d'arrêté

12. L'article 1^{er} du projet d'arrêté dispose que « *le présent arrêté définit le régime de délivrance des autorisations temporaires de circulation d'un véhicule à des fins d'essais et des autorisations de catégories d'essais. Il en définit également les conditions de réalisation* ».
13. Ainsi rédigé, le projet d'arrêté, pour définir son champ d'application, se borne à reproduire le dernier alinéa de l'article 155 du décret du 27 mai 2019 susvisé et à inclure dans son objet la détermination des conditions de réalisation des essais⁹. Les différents types d'essais définis par leur objet, à savoir en vue (i) de l'autorisation de mise sur le marché des véhicules, (ii) de l'autorisation de mise en service d'une nouvelle infrastructure ou (iii) de l'autorisation de mise en service d'un renouvellement ou réaménagement de l'infrastructure, devraient être précisés dès l'article 1^{er} puisque chaque type relève d'un régime d'autorisation spécifique.
14. Ce manque de clarté et d'intelligibilité du projet d'arrêté ne se limite pas à la définition de son champ d'application. Ainsi l'énumération des différents types d'essais soumis à autorisation de l'EPSF au II de l'article 2, combinée au critère prévu au I de ce même article relatif à « *l'impact significatif sur la sécurité au sens du règlement d'exécution (UE) 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé* », laisse subsister un doute quant à l'applicabilité du critère de l'impact significatif pour déterminer le champ d'intervention de l'EPSF dans la délivrance d'une autorisation temporaire de circulation ferroviaire. Plus précisément, le fait de mentionner expressément le critère de « *l'impact significatif sur la sécurité* » dans deux des quatre cas mentionnés au II de l'article 2 (en l'occurrence, ceux numérotés 3 et 4) amène à s'interroger sur l'applicabilité de ce critère aux deux autres cas (en l'occurrence, ceux numérotés 1 et 2), alors que le caractère automatiquement

⁸ Comme exposé au point 4, les autorisations de circulation aux fins d'essais et les autorisations de catégories d'essais peuvent s'inscrire, soit dans le cadre d'une procédure d'autorisation de mise sur le marché des véhicules, conformément au cadre européen, soit dans le cadre d'une procédure de demande de mise en service de l'infrastructure.

⁹ Le projet d'arrêté intègre la détermination des conditions de réalisation des essais afin de prendre en compte les exigences techniques de sécurité découlant des recommandations émises notamment par le BEA-TT à la suite de l'accident d'Eckwersheim.

applicable du critère prévu au I à l'ensemble des cas mentionnés au II devrait résulter de la construction même de l'article.

15. De même, les modalités de réalisation des essais aux fins d'autorisation de mise en service de lignes composant l'infrastructure ferroviaire ne sont pas établies avec suffisamment de clarté. En effet, le choix a été fait de distinguer, dans les articles 2 bis et 2 ter du projet d'arrêté, « les essais sur des lignes destinées à être mises en service conformément au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 » (article 2 bis) et les « essais se déroulant sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire » (article 2 ter), sans articulation cohérente entre ces deux cas, alors même que les lignes à grande vitesse constituent également des lignes destinées à être mises en service conformément au cadre réglementaire en vigueur. Or cette distinction est déterminante en ce qu'elle induit un régime d'autorisation distinct : les premiers essais sont en effet réalisés sans autorisation de l'EPSF, à l'exception de ceux réalisés à partir ou à destination d'une ligne du système ferroviaire, tandis que les seconds requièrent une autorisation délivrée par l'EPSF. Par conséquent, l'Autorité préconise, eu égard aux conséquences en termes de régime d'autorisation requis, que soit clairement déterminée, suivant la logique qui semble présider aux articles 2 bis et 2 ter du projet d'arrêté, la compétence de l'EPSF pour l'autorisation des essais aux fins de mise en service de l'infrastructure, (i) lorsque ces derniers sont réalisés à partir ou à destination d'une ligne du système ferroviaire ou (ii) lorsqu'ils se déroulent sur des projets de lignes à grande vitesse.
16. Par ailleurs, les articles 17, 20 et 22 prévoient qu'« en cours d'évaluation, l'EPSF peut demander des informations ou des pièces complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable pour les transmettre, y compris tout élément justifiant que le demandeur ou l'exploitant ferroviaire en charge de la circulation en essai présentent les garanties suffisantes. Dans ce cas, l'EPSF peut suspendre le délai d'évaluation jusqu'à la transmission des éléments demandés ». S'il peut être utile – et, potentiellement, dans l'intérêt du demandeur – de permettre à l'EPSF de suspendre le délai d'évaluation jusqu'à la transmission des éléments demandés, l'Autorité estime que cette suspension pourrait être encadrée, afin de mieux protéger les droits du demandeur et de prévenir les risques d'incompréhension quant aux motifs de cette suspension, en la soumettant à l'accord de ce dernier, à l'instar de ce que prévoient les dispositions de l'article 201 du décret du 27 mai 2019, rédigées en ces termes : « l'EPSF peut suspendre l'instruction en vertu d'un accord dûment enregistré du demandeur ».
17. En outre, l'article 22 du projet d'arrêté prévoit que « l'[EPSF] délivre une autorisation de catégorie d'essais au plus tard un mois après la réception de la demande (...) » et que « [l]e silence gardé par [l'EPSF] pendant plus d'un mois suivant la réception de la demande vaut décision de rejet. » Or l'Autorité note que cette règle du « silence vaut rejet », qui déroge au principe légal du « silence vaut acceptation », n'a pas été prévue par le décret du 27 mai 2019, en application des dispositions du 4° de l'article L. 231-4 du code des relations entre le public et l'administration, en ce qui concerne les autorisations de catégorie d'essais, fragilisant ainsi juridiquement les dispositions de l'article 22. Par conséquent, sa mise en œuvre, pour des considérations tenant aux enjeux de sécurité afférents, supposerait d'amender le décret du 27 mai 2019, notamment son article 155, afin de prévoir expressément l'application du principe « silence vaut rejet » pour les autorisations de catégorie d'essais.
18. Enfin, dans un objectif de clarté et d'intelligibilité du cadre juridique applicable aux essais, et pour réduire le risque de barrières à l'entrée sur le marché ferroviaire, l'Autorité formule un certain nombre de remarques de forme sur le projet d'arrêté, dont le détail est développé en annexe du présent avis. Ces remarques portent notamment sur la redondance de certaines dispositions, et l'insuffisance de références juridiques pour fonder les exigences de sécurité.

2.2. Un rôle du gestionnaire d'infrastructure insuffisamment encadré dans la procédure d'essais et potentiellement source de retards voire de discrimination

19. L'article 10 bis du projet d'arrêté prévoit que « le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations :
 - Fournit un avis préalable à l'introduction de la demande d'autorisation mentionnée à l'article 1^{er} et relatif à l'adéquation entre les conditions de réalisation de l'essai et les règles d'exploitation applicables,
 - Accorde un accès au réseau au demandeur pour la réalisation de l'essai dans les conditions fixées par l'autorisation délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire et dans le délai mentionné à l'article 154 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé (...). »
20. Les articles 16 et 22 prévoient que les dossiers de demande d'autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais et de demande d'autorisation de catégories d'essais établis par le demandeur à l'attention de l'EPSF comprennent notamment « l'avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés de [sic] l'adéquation des conditions régissant l'utilisation du véhicule en essai sur le réseau, avec les mesures devant être prises sur l'infrastructure préalablement fournies au demandeur par le ou lesdits gestionnaires d'infrastructure » ainsi que « l'avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières ou le cas échéant sur les conditions dérogatoires applicables. »
21. Enfin, l'article 30 du projet d'arrêté dispose que « le délai de trois mois mentionné au deuxième alinéa de l'article 154 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé dans lequel les essais éventuels doivent pouvoir avoir lieu court à compter de l'introduction par le demandeur de la demande de réalisation de ces essais auprès du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations. Cette demande est introduite lorsque les essais ont été autorisés par l'Établissement public de sécurité ferroviaire ».
22. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure tient un rôle central dans le cadre de la procédure d'essai, à la fois en amont et en aval de l'autorisation délivrée par l'EPSF, qui gagnerait à être mieux défini et encadré par le projet d'arrêté.
23. En premier lieu, ni la directive « Interopérabilité », ni le décret du 27 mai 2019 susvisé ne conditionnent l'autorisation d'essai délivrée par l'EPSF à l'obtention d'un avis préalable du gestionnaire d'infrastructure. De façon générale, le pilier technique du 4^{ème} paquet ferroviaire vise à éviter que la demande d'autorisation de mise sur le marché des véhicules et, *a fortiori*, la phase de réalisation des essais en vue d'obtenir cette autorisation se heurtent à des barrières techniques à l'entrée et deviennent une potentielle source de discrimination à l'encontre des demandeurs d'essais autres que l'opérateur historique, qui constitue un risque marqué dans le cadre d'un gestionnaire d'infrastructure intégré.
24. En second lieu, la démonstration de l'adéquation entre les conditions de réalisation de l'essai et les règles d'exploitation applicables sur le réseau ainsi que les paramètres de l'infrastructure, qui, aux termes du projet d'arrêté, doit être vérifiée par le gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de son avis préalable, devrait théoriquement pouvoir être établie par le demandeur à l'appui de l'analyse des risques qu'il doit réaliser. Dans un tel schéma, ce dernier devrait notamment s'appuyer, à cette fin, sur toutes les données relatives à l'infrastructure qui doivent figurer sur le registre de l'infrastructure, prévu par le décret du 27 mai 2019 et le règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 susvisés ; il appartiendrait ensuite à l'EPSF de

s'assurer, dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation, de cette adéquation sur la base de la démonstration produite par le demandeur et d'éventuelles vérifications qu'il souhaiterait solliciter auprès du gestionnaire d'infrastructure.

25. En troisième lieu, le projet d'arrêté, dans sa rédaction soumise à l'avis de l'Autorité, ne fixe aucun délai au gestionnaire d'infrastructure pour rendre son avis préalable et n'apporte aucune précision en ce qui concerne les pièces à fournir par les demandeurs d'essais.
26. Il ressort des échanges conduits par l'Autorité avec l'EPSF, dans le cadre de l'instruction de son avis relatif au projet d'arrêté, que, nonobstant la complétude attendue du registre de l'infrastructure au 1^{er} janvier 2021, l'avis préalable du gestionnaire d'infrastructure constitue, en tout état de cause, un élément que l'EPSF estime indispensable pour autoriser ou non les essais de véhicules, eu égard aux forts enjeux de sécurité en matière d'essais.
27. Dans ces conditions, sans préconiser la suppression de l'avis préalable du gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité recommande (i) que l'intervention du gestionnaire d'infrastructure en amont de la demande d'autorisation délivrée par l'EPSF, si elle est estimée nécessaire, consiste, pour l'essentiel, en une vérification du caractère probant de la démonstration produite par le demandeur dans le cadre d'un avis adressé par le gestionnaire d'infrastructure à l'EPSF, (ii) que le délai de délivrance de cet avis, requis par les dispositions actuelles du projet d'arrêté, soit encadré et (iii) que les pièces à fournir en vue de son obtention soient limitativement énumérées, afin, d'une part, de clarifier et fluidifier le processus, et, d'autre part, de réduire les risques de discrimination à l'encontre des demandeurs autres que l'opérateur historique.
28. Par ailleurs, de manière similaire, l'Autorité considère qu'en l'état du projet d'arrêté, le rôle du gestionnaire d'infrastructure en aval de l'autorisation d'essai délivrée par l'EPSF serait également susceptible de constituer une barrière à l'accès au réseau aux fins de réalisation de l'essai. En effet, quand bien même le délai de trois mois à compter de l'introduction de la demande auprès du gestionnaire d'infrastructure encadre cette phase de la procédure d'essais, aucune disposition ne précise les droits des demandeurs en cas de non-respect de ce délai. Les circonstances et les conditions d'exercice par l'EPSF de la faculté qui lui est ouverte par l'article 154 du décret précité de prendre « *le cas échéant* » « *des mesures* » afin que les essais aient lieu, ne sont pas précisées dans le projet d'arrêté, de telle sorte que l'effectivité du droit des demandeurs à avoir accès au réseau, dès lors qu'ils bénéficient de l'autorisation de l'EPSF, n'est pas suffisamment garantie. Aussi l'Autorité recommande-t-elle que les mesures susceptibles d'être prises par l'EPSF afin d'assurer l'effectivité des essais dans le délai réglementaire soit précisées, afin de garantir que l'obligation de résultat qui s'impose au gestionnaire d'infrastructure de donner accès à son réseau soit suivie d'effet.

*

Le présent avis sera notifié à la ministre de la transition écologique ainsi qu'au ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 17 septembre 2020.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Mesdames Cécile George et Marie Picard, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman

ANNEXE

Articles du projet d'arrêté	Remarques de l'Autorité
Article 1^{er}	Le champ d'application apparaît insuffisamment précis en ce qu'il ne distingue pas les essais en vue de l'autorisation de mise sur le marché des véhicules des essais en vue de l'autorisation de mise en service de l'infrastructure, ni ne précise que les essais de vérification de la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire mentionnés au 2° de l'article 190 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 sont exclus du champ d'application du projet d'arrêté.
Article 2	L'application du critère de l'impact significatif sur la sécurité au sens du règlement d'exécution (UE) 402/2013 du 30 avril 2013 pour l'ensemble des cas mentionnés au II de l'article 2 n'est pas clairement précisée.
Articles 2 bis et 2 ter	Il serait plus intelligible de préciser la compétence de l'EPSF pour autoriser les essais aux fins de mise en service de l'infrastructure lorsque ces essais se déroulent sur des projets de lignes à grande vitesse ou lorsqu'ils sont réalisés à partir ou à destination d'une ligne du système ferroviaire.
Article 2 quater	Il serait utile de préciser le cadre dans lequel l'absence d'impact significatif pour la sécurité des voyageurs ainsi que la démonstration de la maîtrise des risques doivent être établis.
Article 3	Les définitions pourraient utilement être prévues plus tôt dans le projet avant l'énoncé de la compétence ou non de l'EPSF en matière d'autorisation d'essais.
	La définition d'organisme d'essais semble distinguer l'accréditation par le comité français d'accréditation (COFRAC) et la reconnaissance pour être désigné organisme d'essais (« <i>lorsqu'il n'existe pas de référentiel technique correspondant à l'essai envisagé, un organisme qui justifie du respect d'exigences organisationnelles équivalentes</i> »). Il serait utile que la voie de la reconnaissance soit davantage précisée, notamment si elle relève de la compétence de l'EPSF, tel que cela a été présenté au cours de l'instruction.
	La définition de « demandeur » devrait être identique à celle prévue au 9° du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 afin de permettre au propriétaire de matériel roulant, notamment aux AOT, de solliciter une autorisation d'essai auprès de l'EPSF.
Article 4	Les termes employés mériteraient d'être précisés : « <i>garantir le niveau de sécurité prescrit</i> », « <i>le respect des conditions de l'autorisation</i> ».

Article 6	Le rôle et les moyens du chef d'essai pour garantir le respect par l'équipe de conduite des conditions dérogatoires de la circulation d'essai définies par le demandeur devraient être clarifiés.
Article 10	Les références suivantes « <i>et instruit le dossier de demande</i> » sont redondantes.
Article 10 bis	Il serait nécessaire d'encadrer l'avis préalable du gestionnaire d'infrastructure dans un délai ainsi que dans les pièces exigibles par ce dernier. Il serait par ailleurs utile de préciser l'objectif poursuivi par la coordination entre gestionnaires d'infrastructure.
Article 11	L'analyse des risques est mentionnée au huitième alinéa de l'article 11 et non au septième comme rédigé. Pour plus de clarté, une numérotation pourrait être retenue.
Article 12	Le dernier alinéa de cet article devrait se trouver à l'article 17.
Article 13	Le renvoi mentionné dans les termes suivants « <i>conformément à l'article 116 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019</i> » est inopérant en ce que les objets de l'article 116 de ce décret et de l'article 13 du projet d'arrêté ne sont pas identiques : le premier mentionne les organismes de formation et d'évaluation des <u>conducteurs</u> alors que le second mentionne ceux formant et évaluant <u>l'équipe de conduite spécialisée dans les essais ferroviaires</u> .
Article 17	Il serait utile de préciser sous quel délai le demandeur doit informer l'EPSF de la modification des conditions dans lesquelles l'autorisation a été délivrée.
Article 20	Pour plus de clarté et d'intelligibilité, le délai de deux mois d'instruction du manuel de catégorie d'essai par l'EPSF, tel qu'il résulte de l'application du principe du « silence vaut accord » prévu par le code des relations entre le public et l'administration, devrait être précisé. Par ailleurs, il serait utile de préciser sous quel délai le demandeur doit informer l'EPSF de la modification des conditions dans lesquelles l'approbation du manuel de catégories d'essais a été délivrée.
Article 22	Le silence gardé par l'EPSF plus d'un mois suivant la réception de la demande d'autorisation de catégorie d'essais ne peut légalement valoir rejet faute de base juridique le permettant, à ce stade, dans le décret du 27 mai 2019. Par ailleurs, il serait utile de préciser sous quel délai le demandeur doit informer l'EPSF de la modification des conditions dans lesquelles l'autorisation de catégories d'essais a été délivrée.

Article 24	La flexibilité introduite dans la fréquence à laquelle le titulaire d'une autorisation de catégories d'essais doit déclarer à l'EPSF les essais réalisés est contraire à l'article 155 du décret du 27 mai 2019, qui fixe une fréquence de déclaration mensuelle.
Article 30	Des précisions mériteraient d'être apportées quant aux mesures que l'EPSF peut prendre pour garantir que les essais aient lieu dans le délai de trois mois à compter de l'introduction de la demande auprès du gestionnaire d'infrastructure et dès lors que l'EPSF a délivré une autorisation d'essai.