

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

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. Marc Oestreicher, 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

Sont listés ci-dessous les acronymes utilisés dans le présent accord :

- **ACF** : Administration des chemins de fer (ANS Luxembourg)
- **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
- **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

1.2. Contexte

Le présent accord est conclu entre l'EPSF et l'ACF, ci-après dénommées « les Parties ». Le présent accord traite des principes et des modalités de la coopération entre les Parties concernant les activités ferroviaires entre la France et le Luxembourg en matière de circulations transfrontalières 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 Partie. L'accord ne limite en aucune façon les compétences respectives conférées aux Parties.

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 et 7.

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. Réglementation européenne

- 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) 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 d'abrogation de l'un des textes susmentionnés, les références faites s'entendent comme faites aux textes les abrogeant et les remplaçant.

2.1.2. Réglementation 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. Réglementation 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 le trafic transfrontalier

Les Parties signataires s'engagent à coopérer et à se coordonner en matière d'autorisation et de surveillance des EF et GI et des véhicules exploitant des services sur les sections frontières entre la France et le Luxembourg notamment par des approches communes.

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 en compte les spécificités des sections frontières.

2.3. Champs d'application

Le présent accord s'applique :

- aux demandes de CSU comprenant des sections frontières, y compris dans le cas de dossiers soumis à l'ERA ;
- aux demandes d'autorisation d'un type de véhicules ou d'une AMM d'un véhicule comprenant des sections frontières, y compris dans le cas des demandes soumises à l'ERA ;
- aux procédures de délivrance des agréments de sécurité aux GI opérant sur les sections frontières ;
- 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 et GI sur le domaine des sections frontières ;
- aux demandes d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le domaine des sections frontières.

3. CONTENU DE L'ACCORD DE COOPÉRATION

3.1. Définition des sections frontières

La validité des CSU et des AMM d'un véhicule jusqu'à/aux la/les gare(s) frontière(s) de l'État membre voisin implique une définition précise et partagée de la limite des sections frontières.

Conformément aux règlements (UE) 2018/545 et (UE) 2018/763 susvisés, la définition des sections frontières doit s'établir selon des caractéristiques et des règles d'exploitation similaires des deux réseaux.

La gare frontière est 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.

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

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 susvisée 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 définie(s) à l'annexe I du présent accord.

Conformément à la directive (UE) 2016/797, le présent accord vise à organiser les modalités communes d'autorisations. En particulier, les Parties s'accordent sur la mise en place d'une consultation mutuelle systématique pour chaque demande d'autorisation, limitée à la vérification du respect des exigences nationales applicables aux sections frontières, comme indiqué à l'annexe II.

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

3.2.2. Certificat de sécurité unique

L'article 10 de la directive (UE) 2016/798 susvisée 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'à la/les gare(s) frontière(s) de l'autre État membre définie(s) à l'annexe I du présent accord.

Conformément à la directive (UE) 2016/798, le présent accord vise à organiser les modalités communes d'autorisation. En particulier, les Parties s'accordent à mettre en place une consultation mutuelle systématique pour chaque demande d'autorisation, limitée à la vérification du respect des exigences nationales applicables aux sections frontières, comme indiqué à l'annexe III.

L'annexe III présente les modalités pratiques de délivrance des CSU relatifs aux sections frontières.

3.2.3. Agrément de sécurité

Conformément à l'article 12 de la directive (UE) 2016/798 susvisée, le GI est autorisé à gérer et à exploiter une infrastructure ferroviaire à condition qu'il obtienne un agrément de sécurité 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 précitée précise que, dans le cas d'une infrastructure transfrontalière, les ANS compétentes coopèrent en vue de la délivrance des agréments de sécurité. L'objectif est d'instruire et de délivrer les agréments de sécurité d'une infrastructure transfrontalière de manière coordonnée et simultanée.

L'annexe IV présente les modalités pratiques de coopération en matière d'agréments de sécurité.

3.2.4. 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, comme indiqué à l'annexe VI, 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 qui sont séparées sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire de l'État membre.

L'annexe VI présente les modalités pratiques de délivrance d'une autorisation de mise en service de telles installations fixes.

3.3. Surveillance

Conformément aux dispositions de l'article 2.1 du présent accord, des méthodes de sécurité communes sont établies pour la surveillance par les Parties des activités de gestion de la sécurité des EF après la délivrance d'un CSU d'une part, et des GI gérant des infrastructures transfrontalières après la délivrance d'un agrément de sécurité, d'autre part.

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 et des GI.

3.4. Coopération relative aux incidents et accidents

Les Parties s'engagent, en cas d'incidents ou d'accidents sur les sections frontalières, 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 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 chaque Partie;
- 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 ;
- 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 ;
- la notification des CSU, des autorisations de type et AMM comprenant des sections frontalières, en indiquant les personnes de contact pour chaque EF ou constructeur ayant obtenu l'autorisation ;
- la notification des agréments de sécurité et AMS comprenant des sections frontalières;
- 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).

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 Partie identifie et nomme des correspondants ayant les responsabilités suivantes :

- un correspondant responsable du suivi de l'ensemble du présent accord avec pour mission de gérer les éventuelles modifications et de contrôler sa bonne application grâce à l'échange périodique d'informations. Cette personne référente devra également partager les décisions techniques, organisationnelles et stratégiques relatives à la mise en œuvre du présent accord avec sa direction ;
- un correspondant technique « autorisation » chargé de l'organisation et du suivi des demandes communes de CSU et d'autorisation de type et d'AMM véhicules, ainsi que d'éventuels agréments de sécurité et d'AMS d'installations fixes lié aux sections frontalières ;
- un correspondant technique « surveillance » chargé de l'organisation et du suivi des contrôles communs ;
- un correspondant responsable de l'échange d'informations sur les rapports annuels, les recommandations pertinentes également émises par les organismes d'enquêtes respectifs, les données relatives aux indicateurs de sécurité communs (ISC).

Chaque correspondant des deux Parties veillera à fournir une adresse électronique et un numéro de téléphone 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. Publication du présent accord et de ses annexes techniques

Dès son entrée en vigueur, selon les modalités décrites à l'article 7, le présent accord et ses annexes techniques sont publiés simultanément par les Parties sur leurs sites Internet respectifs.

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

5. CONFIDENTIALITÉ

Sous réserve des réglementations européenne et nationale 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 dans le cadre de cet accord.

L'obligation de confidentialité vaut en particulier pour les rapports annuels de sécurité des EF et GI, les programmes et les rapports de surveillance des Parties, les informations communiquées librement par les personnes au cours d'activités de surveillance, ainsi que les événements de sécurité collectés entre les Parties.

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 Partie sur la base du présent accord, la Partie saisie redirige la demande vers l'autre Partie à l'origine des documents ou informations concernés. Les demandes sont traitées dans un délai raisonnable 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.

6. MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD ET MODIFICATIONS

6.1. Réunions de suivi

Les deux Parties se réuniront selon les besoins identifiés et à l'initiative d'au moins l'une des deux Parties signataires. Lors de ces réunions, elles 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 des annexes techniques seront réexaminés sur demande de l'une ou l'autre des Parties. Une proposition rédactionnelle exhaustive est alors soumise par la Partie demanderesse à l'autre Partie pour commentaires et accord avant adoption. Dès la signature des modifications par les deux Parties, une version consolidée de l'accord et des annexes est mise à disposition selon les modalités de l'article 4.3.

Chaque Partie s'engage à informer, dans les meilleurs délais, l'autre Partie des évolutions réglementaires en lien avec les dispositions de cet accord et des annexes techniques en vue d'évaluer le besoin de modification de ceux-ci.

7. ENTRÉE EN VIGUEUR ET VALIDITÉ

Le présent accord et chaque annexe technique entrent en vigueur dès leur signature par l'ensemble des Parties.

Ils peuvent être modifiés par accord écrit entre les Parties.

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.

Les certificats de sécurité, les agréments de sécurité et autorisations 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 informe les acteurs nationaux de son secteur ferroviaire.

8. TRAITEMENT DES DONNÉES PERSONNELLES

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.

Elles s'engagent, chacune pour ce qui les concernent, à respecter les réglementations européenne et nationale applicables aux traitements de données à caractère personnel, notamment le 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 (règlement général sur la protection des données). 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 transmet à l'autre, simple 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 son autorité nationale de contrôle concernée par le traitement de données à caractère personnel et, le cas échéant, de communiquer 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 la Partie destinataire.

ANNEXES TECHNIQUES

- Annexe I : Définition des sections frontières et des gares 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
- Annexe VI : 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

Lieu : Esch-sur-Alzette

Date :

Date :

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

Marc Oestreicher
Directeur de l'Administration des chemins de fer
(ACF)