

1/07

03 Mars 2022

**LOI PORTANT CODE DU TRANSPORT
FERROVIAIRE DU BURUNDI**

**LOI N°1/07 DU 03 MARS 2022 PORTANT
CODE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
DU BURUNDI**

Le président de la république,

Vu la Constitution de la République du Burundi ;

Vu la Loi n°1/02 du 11 janvier 2007 instituant le Code des Douanes ;

Vu la Loi n°1/06 du 25 mars 2010 portant Régime Juridique de la Concurrence ;

Vu la Loi n°1/09 du 30 mai 2011 portant Code des Sociétés Privées et à Participation Publique ;

Vu la Loi n°1/13 du 09 août 2011 portant Révision du Code Foncier du Burundi ;

Vu la Loi n°1/026 du 23 novembre 2012 portant Code de la Circulation Routière ;

Vu la Loi n°1/01 du 16 janvier 2015 portant Révision de la Loi n°1/07 du 26 avril 2010 portant Code de Commerce ;

Vu la Loi n°1/09 du 12 août 2016 portant Code de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction au Burundi ;

Vu la Loi n°1/27 du 29 décembre 2017 portant Révision du Code Pénal ;

Vu la Loi n°1/04 du 29 janvier 2018 portant Modification de la Loi n°1/01 du 04 février 2008 portant Code des Marchés Publics ;

Vu la Loi n°1/09 du 11 mai 2018 portant Modification du Code de Procédure Pénale ;

Vu la Loi n°1/19 du 19 juillet 2019 portant Modification de la Loi n°1/14 du 27 avril 2015 portant Régime Général des Contrats de Partenariat Public-Privé ;

Vu la Loi n°1/06 du 17 juillet 2020 portant Révision de la Loi n°1/02 du 7 janvier 2014 portant Code des Assurances du Burundi ;

Vu la Loi n°1/09 du 13 novembre 2020 portant Modification de la Loi n°1/08 du 28 avril 2011 portant Organisation Générale de l'Administration Publique ;

Vu la Loi n°1/10 du 16 novembre 2020 portant Modification de la loi n°1/12 du 29 juillet 2013 portant Révision de la loi n°1/02 du 17 février 2009 portant Institution de la Taxe sur la Valeur Ajoutée « TVA » ;

Vu la Loi n°1/12 du 25 novembre 2020 relative aux Procédures Fiscales et non Fiscales ;

Vu la Loi n°1/14 du 24 décembre 2020 portant Modification de la Loi n°1/02 du 24 janvier 2013 relative aux Impôts sur les Revenus ;

Vu la Loi n°1/09 du 25 mai 2021 portant

Modification du Code de l'Environnement de la République du Burundi ;

Vu la Loi n°1/19 du 17 juin 2021 portant Modification de la Loi n°1/24 du 10 septembre 2008 portant Code des Investissements du Burundi ;

Le Conseil des Ministres ayant délibéré ;
L'Assemblée Nationale et le Sénat ayant adopté ;

Promulgue :

Chapitre I

De l'objet, du champ d'application et des définitions

Section 1

De l'objet

Article 1

La présente loi fixe les règles applicables au développement, au financement, à la construction, à l'exploitation, à la maintenance, à la gestion des infrastructures ferroviaires et aux prestations des services de transport ferroviaire au Burundi.

Section 2

Du champ d'application

Article 2

Les dispositions de la présente loi sont applicables :

- 1° aux objectifs et aux principes régissant le service public de transport ferroviaire ;
- 2° à la constitution du réseau ferroviaire national dans le domaine public de l'Etat ;
- 3° à l'organisation institutionnelle du réseau ferroviaire national ;
- 4° aux contrats de concession pour le développement, le financement, la construction, l'exploitation et la gestion des infrastructures ferroviaires ;
- 5° aux licences de prestations des services de transport ferroviaire ;
- 6° au régime comptable et fiscal de gestion du réseau ferroviaire ;
- 7° au régime juridique des infrastructures ferroviaires ;
- 8° à la régulation et au contrôle des activités ferroviaires ;
- 9° à la sécurité ferroviaire ;
- 10° aux prérogatives du Ministre ayant les transports dans ses attributions.

Section 3 Des définitions

Article 3

Au sens de la présente loi, on entend par :

1. **accident** : un événement indésirable, non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, notamment les collisions, les déraillements, les accidents aux passages à niveau, les accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, les incendies ;
2. **accident grave** : toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq blessés graves ou causant d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire ;
3. **accompagnateurs de train** : des personnes embarquées dans le train qui ne sont pas des conducteurs de train ou des passagers, mais qui contribuent à la sécurité du train et qui rendent des services divers ;
4. **acheminement ferroviaire** : un ensemble des opérations permettant d'amener un véhicule ferroviaire, plusieurs wagons ou un train d'un point d'origine à un point de destination ;
5. **administration** : une structure administrative publique chargée du transport ferroviaire ;
6. **agrément de sécurité** : un document délivré au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire par le service de sécurité ;
7. **attestation de compétence** : un document complémentaire à l'agrément de sécurité précisant les infrastructures sur lesquelles le titulaire est autorisé à conduire et le matériel roulant qu'il est autorisé à conduire ;
8. **autorité contractante** : l'Etat du Burundi ;
9. **bâtiment voyageurs** : un bâtiment destiné à l'accueil des voyageurs et constitué d'un hall, des guichets, des salles d'attente, des bureaux administratifs, des logements pour les cheminots, des restaurants et des stands commerciaux ainsi que des postes de douanes pour les gares frontières ;
10. **ballast** : des pierres concassées très dures, que l'on tasse sous les traverses d'une voie ferrée, et qui doivent s'imbriquer de façon à former une masse compacte mais perméable maintenant la voie en place en répartissant la charge sur la plateforme ;
11. **biens de retour** : un ensemble de biens nécessaires au fonctionnement du service public du réseau ferroviaire, mis à la disposition et/ou réalisés par le délégataire de service public et incorporés au domaine public dès leur achèvement ;
12. **biens de reprise** : un ensemble de biens non spécifiquement affectés au service public du réseau ferroviaire, réalisés par le délégataire, mais ayant vocation à revenir à l'autorité délégante à l'expiration du contrat de délégation, moyennant indemnité ;
13. **biens propres** : des biens amenés ou acquis par le délégataire de service public en vue de l'exécution de sa mission de délégation, qui ne sont pas des biens de retour ou des biens de reprise ;
14. **bogie** : un élément structurel, situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux, mobile par rapport au châssis du véhicule afin de faciliter l'inscription du véhicule dans les courbes ;
15. **carte de légitimation** : une carte d'identification portée par tous les membres du personnel de l'autorité nationale de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer et indiquant en outre clairement sa durée de validité ainsi que le grade de l'agent concerné ;
16. **caténaire** : un ensemble de fils conducteurs destinés à l'alimentation des trains électriques ;
17. **certificat de sécurité ferroviaire** : un document délivré par un service de sécurité ferroviaire à une entreprise ferroviaire qui certifie qu'elle a mis en place un système de gestion de la sécurité conforme aux exigences définies dans les spécifications techniques interopérabilité

18. **contrat de partenariat** : un contrat administratif spécifique qui permet à certaines personnes de droit public de confier à un opérateur de droit privé le soin de financer, de concevoir, de construire, de maintenir et de gérer des ouvrages et des services relevant des missions de service public;
19. **contrat de partenariat public-privé** : un contrat administratif par lequel l'Etat ou une autorité publique confie à un prestataire privé la gestion et le financement d'équipements, d'ouvrages ou leur construction permettant d'assurer un service public;
20. **corridor ferroviaire** : un itinéraire privilégié destiné à favoriser un acheminement direct et rapide de trains complets avec libre accès des opérateurs de transport ;
21. **dépôt**: un établissement ferroviaire où sont remis et entretenus les engins moteurs et engins de traction;
22. **dommages importants**: des dommages dont le préjudice établi par un organisme d'enquête a une valeur supérieure ou égale à deux millions cinq cent mille dollars américains (2,5 millions USD);
23. **enquête**: une procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité;
24. **entreprise ferroviaire** : une société prestataire de service, dont l'activité principale consiste à fournir de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer ;
25. **feeders de la ligne ferroviaire** : une ligne de distribution de courant électrique le long d'une ligne ferroviaire afin de maintenir une continuité du courant et de puissance et assurer en conséquence une liaison d'équilibrage entre plusieurs circuits ;
26. **gare de passage** : un bâtiment généralement le long des voies, du côté orienté vers le centre de l'agglomération où on accède aux quais par une passerelle ou un souterrain ;
27. **gare de triage** : une installation dans laquelle les wagons changent de train;
28. **gare ferroviaire** : un lieu d'arrêt des trains, qui comprend l'ensemble des installations destinées à permettre, en un point déterminé, la montée et la descente des voyageurs ou le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que pour certaines d'entre elles, assurer des fonctions de sécurité dans la circulation des trains;
29. **gare fret** : une gare ouverte à tout ou partie du service fret ;
30. **gare terminus** : un bâtiment généralement au bout des quais et perpendiculaire à ceux-ci ; il est souvent composé symétriquement d'un côté pour les départs et d'un autre pour les arrivées;
31. **gare voyageurs**: une gare ouverte pour les passagers;
32. **gestionnaire des infrastructures ferroviaires** : une entreprise chargée de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, la gestion du trafic et du système de signalisation et de contrôle-commande, la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure, l'octroi de licence d'exploitation et le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire ;
33. **incident** : tout événement lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité ferroviaire ;
34. **infrastructure ferroviaire** : un ensemble des installations fixes permettant la circulation des trains tels que les équipements ferroviaires, les bâtiments voyageurs, les ouvrages d'arts, etc. ;
35. **infrastructure saturée** : une section de l'infrastructure ferroviaire pour laquelle les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ne peuvent être totalement satisfaites pendant certaines périodes, même après coordination des différentes demandes de réservation de capacités ;
36. **liaison avec les trains** : un système de communication opéré par radio soltrain avec ou sans transmission de données ;
37. **licence** : une attestation accordée par l'autorité compétente à une entreprise ferroviaire en vue de fournir des services

- de transport ferroviaire qui y sont mentionnés ;
38. **locomotive** : un engin de traction mu par propulsion électrique sur une voie ferrée ;
39. **matériel roulant ferroviaire** : un ensemble de véhicules, moteurs ou remorques, circulant communément en convois, appelés trains ou rames et conçus pour se déplacer sur une voie ferrée ;
40. **méthodes de sécurité communes** : des méthodes élaborées pour décrire comment évaluer les niveaux de sécurité, la réalisation des objectifs de sécurité et la conformité à d'autres exigences en la matière ;
41. **ministre** : le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions ;
42. **ouvrages d'art**: des ouvrages conçus pour permettre à la ligne ferroviaire de traverser le territoire en franchissant les principales infrastructures de transport existantes, telles les routes, autoroutes, voies ferrées, les cours d'eau et les zones de transparence hydraulique ;
43. **pantographe** : un dispositif installé sur la toiture d'une locomotive électrique et permettant de capter sur la caténaire le courant nécessaire au fonctionnement de ses moteurs ;
44. **postes d'aiguillage** : des postes contenant des appareils qui servent à manœuvrer les aiguilles, en vue de changer les itinéraires du convoi ferroviaire ;
45. **quai de gare**: un aménagement couvert, parallèle à la voie ferrée permettant l'accès aux voitures ferroviaires ;
46. **rails**: des barres d'acier profilées, posées sur des traverses, servant à la fois de guide et de support de roulement pour les véhicules ferroviaires ;
47. **rame** : un ensemble de voitures ou wagons ferroviaires attelés et indivisibles formant un train ou une partie d'un train;
48. **registre de l'infrastructure ferroviaire**: un registre répertoriant les caractéristiques techniques du réseau afin de permettre aux entreprises ferroviaires de vérifier la compatibilité de leur matériel roulant ;
49. **registre national des véhicules** : un registre des véhicules autorisés à circuler sur le réseau ferroviaire burundais ;
50. **règles nationales de sécurité** : toutes les règles qui contiennent des exigences en matière de sécurité ferroviaire imposées au niveau du réseau ferroviaire sous-régional et applicables à toute entreprise ferroviaire ;
51. **règlement du transport ferroviaire** : un document qui précise, de manière détaillée, la description du réseau, les règles générales et un ensemble de renseignements techniques et juridiques indispensables à la circulation des trains, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire. Il décrit les principes et procédures pour l'accès aux infrastructures ferroviaires et contient aussi toutes les autres informations nécessaires pour permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
52. **renouvellement de l'infrastructure ferroviaire** : exécution des travaux importants de substitution d'un sous-système à un autre ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;
53. **répartition** : une affectation, par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des capacités de l'infrastructure ferroviaire ;
54. **réseau ferroviaire** : un ensemble de lignes de chemin de fer, de gares, de terminaux et tout type d'équipement fixe et d'installations techniques diverses, nécessaire pour assurer une exploitation durable du système ferroviaire ;
55. **service de sécurité** : un service chargé des tâches relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des chemins de fer;
56. **signalisation ferroviaire** : un système d'information destiné à renseigner le conducteur d'un train en lui donnant toutes les informations qui lui sont nécessaires afin de régler la marche de son convoi et de rouler en toute sécurité;
57. **sillon horaire ferroviaire** : une capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un

- autre au cours d'une période donnée ;
58. **sous-station de traction ferroviaire** : un poste électrique situé le long d'une ligne de chemin de fer pour alimenter les locomotives électriques ;
59. **sous-systèmes** : des subdivisions de nature structurelle ou fonctionnelle d'un système ferroviaire tel et pour lequel des exigences essentielles doivent être définies;
60. **spécifications techniques d'interopérabilité** : des spécifications dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet, en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire ;
61. **standards et normes** : des conditions techniques d'exploitation et de maintenance requises par la réglementation du transport ferroviaire ;
62. **tonnes kilomètres** : un nombre de tonnes transportées multipliées par le nombre de kilomètres parcourus;
63. **train** : un ensemble de locomotive et des voitures ou de wagons tractés par ladite locomotive ;
64. **traverses** : des matériels en béton armé posés sur le ballast et sur lesquels sont fixés les rails ;
65. **triage** : une opération servant de tri de wagons dans le cadre de la formation des trains du lotissement ;
66. **véhicule d'exploitation et d'entretien** : un véhicule ferroviaire apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction ;
67. **voiture** : véhicule ferroviaire de transport de personnes ;
68. **wagon** : véhicule roulant sur une voie ferrée et destinée au transport des marchandises ;
69. **wagon citerne** : un wagon permettant de transporter des produits liquides, des gaz ou des pulvérulents, pour l'industrie chimique, alimentaire, etc. ;
70. **wagon frigorifique** : un wagon isotherme et équipé d'un groupe électrogène pour produire du froid et ainsi pouvoir transporter sur de longues distances des marchandises périssables, des produits chimiques, ou autres

matériaux sensibles à la variation de température ;

71. **wagon plat** : un wagon destiné à des produits volumineux et/ou de grandes longueurs;
72. **wagon tombereau**: un wagon destiné au transport de marchandises en vrac, notamment les minerais et les céréales ;
73. **zone d'exploitation ferroviaire**: un ensemble de points du territoire de la République du Burundi raccordés au réseau ferroviaire.

Chapitre II

Du service public de transport ferroviaire

Section 1

Des principes généraux et du cadre institutionnel

Article 4

Le réseau ferroviaire national fait partie du domaine public de l'Etat et obéit à la législation en la matière.

Lorsque le réseau ferroviaire s'étend sur le domaine privé des particuliers, il est procédé à l'expropriation pour cause d'utilité publique conformément à la législation en la matière.

Article 5

La gestion des infrastructures ferroviaires et les prestations de transport ferroviaire sont soumises respectivement aux régimes juridiques de partenariat et de licence.

Article 6

Le partenaire et le titulaire d'une licence sont tenus au respect des principes d'égalité, de continuité du service public et d'adaptabilité dans les meilleures conditions de sécurité, de qualité, de régularité, d'efficacité et d'efficience.

Article 7

La gestion des servitudes inhérentes aux activités de service public de transport ferroviaire relève de la responsabilité du partenaire.

Article 8

La régulation et le contrôle des infrastructures ferroviaires sont assurés par l'Autorité de régulation ferroviaire dont la création, les missions, l'organisation et le fonctionnement sont déterminés par décret.

Les règles des coûts de transport ferroviaire et de facturation selon des principes de vérité des prix, d'égalité, d'équité et de non-transférabilité des charges sont établies par l'Autorité de régulation

ferroviaire.

Article 9

Le Règlement du transport ferroviaire est établi par décret.

L'Autorité de régulation ferroviaire en assure la publicité auprès des entreprises ferroviaires opérant sur le réseau ferroviaire.

Section 2

De la constitution du réseau ferroviaire

Article 10

Le réseau ferroviaire national est constitué des éléments ci-après :

- 1° les terrains d'emprise ;
- 2° le corps et la plate-forme de la voie ferrée;
- 3° la superstructure de la voie ferroviaire;
- 4° les ouvrages d'art ;
- 5° les passages à niveau ;
- 6° les chaussées et les voies d'accès;
- 7° le système de signalisation et de communication ;
- 8° les trains ;
- 9° les installations d'éclairage ;
- 10° le réseau d'alimentation électrique;
- 11° les bâtiments des gares, des haltes et des terminaux.

Article 11

Les bâtiments administratifs, les bâtiments commerciaux, les installations sociales et les logements du personnel des entreprises ferroviaires ne font pas partie des infrastructures ferroviaires.

Section 3

Du régime juridique de gestion des infrastructures ferroviaires

Article 12

La gestion des infrastructures ferroviaires énumérées à l'article 10 de la présente loi est soumise au régime juridique des contrats de partenariat, à l'exception des trains.

L'utilisation des gares par une entreprise ferroviaire ou toute autre société commerciale donne lieu à la passation d'un contrat avec le gestionnaire des infrastructures ferroviaires.

Article 13

Le contrat de partenariat est conclu, après avis de l'Agence d'Appui à la Réalisation des Contrats de Partenariat Public-Privé, entre l'Etat du Burundi, représenté par les Ministres ayant

respectivement le transport ferroviaire et les finances dans leurs attributions et le cocontractant.

Article 14

Le contrat de partenariat est approuvé par décret après délibération du Conseil des Ministres.

Section 4

Du gestionnaire des infrastructures ferroviaires et des entreprises ferroviaires

Paragraphe 1

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires

Article 15

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires est une entreprise chargée de gérer le réseau ferroviaire national en assurant :

- 1° l'entretien et la maintenance des lignes ferroviaires, des gares et des installations terminales nécessaires à l'exploitation des services y compris l'alimentation électrique et les systèmes de télécommunications ;
- 2° la construction éventuelle des extensions du réseau ferroviaire, après consultation avec l'Autorité contractante;
- 3° la gestion des circulations du matériel roulant de manière à garantir la sécurité et la régularité de l'exploitation assurée par des entreprises ferroviaires.

Article 16

Dans l'exercice de ses fonctions, le gestionnaire des infrastructures ferroviaires a l'obligation de:

- 1° payer les redevances de la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- 2° publier et tenir à jour le registre de l'infrastructure ;
- 3° dispenser une formation régulière aux conducteurs de locomotives de manœuvres, de trains de travaux, de véhicules ferroviaires d'entretien et de toutes les autres locomotives utilisées pour effectuer des manœuvres ;
- 4° informer l'Autorité de régulation ferroviaire en cas de prise des mesures d'urgence pouvant déroger aux règles de sécurité ;
- 5° notifier les mesures d'urgence aux entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferroviaire national ;
- 6° fournir l'assistance technique aux entreprises ferroviaires ;
- 7° communiquer des informations à l'Autorité de

- régulation ferroviaire;
- 8° tenir un registre des attestations ;
 - 9° observer des règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;
 - 10° adopter des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité ;
 - 11 ° établir et tenir à jour le système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs et des règles de sécurité ainsi que le dépôt complet du rapport sur la sécurité conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité ;
 - 12° procéder à la suspension de l'attestation d'un conducteur de trains en cas de manquement ;
 - 13 ° établir et maintenir son système de gestion de sécurité ;
 - 14 ° mettre en place un système de formation continue ;
 - 15° s'abstenir à l'obstruction de l'exercice des pouvoirs de l'Autorité de tutelle;
 - 16° éviter toute situation qui par nature peut provoquer un accident grave.

Article 17

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire répartit également les sillons horaires ferroviaires en fonction des demandes formulées par les entreprises ferroviaires sur le réseau, sous le contrôle de l'Autorité de régulation ferroviaire. Il est chargé de recouvrer auprès des entreprises ferroviaires les frais d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui constituent, en principe, une part essentielle de ses recettes.

Paragraphe 2

Les entreprises ferroviaires

Article 18

Une entreprise ferroviaire est chargée d'exploiter les services de transport ferroviaire tels que définis par le Règlement du transport ferroviaire.

Article 19

Dans l'exercice de ses fonctions, une entreprise ferroviaire a l'obligation de:

- 1° payer les frais d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- 2° produire des rapports ;
- 3° informer l'Autorité de Régulation Ferroviaire lorsqu'elle prend des mesures d'urgence pouvant déroger aux règles de sécurité ;

- 4 ° informer l'Autorité de régulation ferroviaire de la cessation d'activité d'un conducteur de train ;
- 5° dispenser une formation continue aux conducteurs de locomotives de transport de personnes et/ou de marchandises;
- 6° répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité, à un agrément ou à un certificat de sécurité ;
- 7° tenir un registre des attestations ;
- 8° coopérer avec l'Autorité de régulation ferroviaire ;
- 9° assigner à chaque véhicule une entité en charge de l'entretien ;
- 10° inscrire et tenir à jour l'information dans le registre des véhicules;
- 11 ° adopter des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité ;
- 12° établir et tenir à jour son système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles de sécurité ainsi que des exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité;
- 13° tenir à jour le dépôt complet du rapport sur la sécurité, le respect des obligations concernant la validité des licences et des attestations des conducteurs de trains ;
- 14 ° procéder à la suspension de l'attestation d'un conducteur de trains en cas de nécessité;
- 15° procéder à la vérification d'un certificat de l'accompagnateur avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes ;
- 16° prendre des mesures correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou à un certificat de sécurité ;
- 17° respecter les valeurs «intervention immédiate» des tolérances de sécurité de la voie conformément aux spécifications techniques d'interopérabilité de l'infrastructure ;
- 18° faire le suivi, pour ses conducteurs de trains, des procédures de sécurité du contrôle-commande et de signalisation en respectant les spécifications techniques d'interopérabilité;

- 19° prévenir en permanence une situation pouvant provoquer un accident ou un accident grave ;
- 20° respecter les règles concernant la certification;
- 21 ° mettre en place un système de formation continue à ses conducteurs de locomotives de transport de personnes et de marchandises ;
- 22° s'abstenir à l'obstruction de l'exercice des pouvoirs hiérarchiques;
- 23° s'abstenir de mettre en service un véhicule avant qu'il ne soit autorisé à circuler sur le réseau ferroviaire national.

Section 5

Du régime juridique de prestations de services de transport ferroviaire

Paragraphe 1

La licence

Article 20

Les prestations de services ferroviaires sont soumises au régime juridique de licences. Une licence est attribuée à une entreprise ferroviaire qui assure des services de transport des personnes ou des marchandises sur le réseau ferroviaire ou pour le transport des personnes en milieu urbain opéré à l'aide des tramways.

Article 21

Pour obtenir une licence, une entreprise ferroviaire doit disposer d'un personnel qualifié, des locomotives, des voitures, des wagons, du matériel et des équipements répondant aux normes et aux standards requis.

Article 22

Les licences sont accordées par l'Autorité de régulation ferroviaire.

Paragraphe 2

La demande de sillons horaires ferroviaires

Article 23

Les demandes de capacités de l'infrastructure ferroviaire sont introduites par:

- 1 ° les entreprises ferroviaires de droit burundais;
- 2° le gestionnaire de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire des pays partenaires de la ligne ferroviaire.

Les demandes sont adressées au gestionnaire des infrastructures ferroviaires du Burundi par les entreprises ferroviaires de droit burundais lorsque le départ du service a eu lieu sur le territoire burundais et par le gestionnaire des infrastructures ferroviaires du pays partenaire

pour les entreprises ferroviaires de droit étranger lorsque le départ a eu lieu à partir du réseau ferroviaire étranger.

Article 24

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires du Burundi coopère avec les gestionnaires des infrastructures ferroviaires des pays partenaires afin que les demandes impliquant les réseaux puissent être adressées auprès d'un guichet unique.

Article 25

L'entretien programmé de l'infrastructure ferroviaire doit être opéré sans entraîner une interruption des services.

Le programme d'entretien est communiqué à l'avance aux gestionnaires des réseaux ferroviaires des pays partenaires.

En cas des travaux d'entretien non programmés, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire informe sans délais les parties intéressées de l'indisponibilité des capacités de l'infrastructure.

Paragraphe 3

L'attribution des sillons horaires ferroviaires

Article 26

L'obtention d'une licence confère à l'entreprise ferroviaire le droit d'accès aux sillons horaires ferroviaires qui lui permettent de satisfaire les capacités de son matériel roulant affecté au réseau ferroviaire.

Le droit d'accès aux sillons horaires ferroviaires est attribué par le gestionnaire des infrastructures ferroviaires moyennant paiement de frais administratifs et de redevances dont les montants sont fixés par ordonnance conjointe des Ministres ayant les transports et les finances dans leurs attributions.

Article 27

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires répartit les capacités disponibles de manière effective et optimale, les services de transport ferroviaire et les services d'importation et d'exportation, sur une base équitable et non discriminatoire.

Le gestionnaire est également en mesure d'indiquer en permanence, à toute partie intéressée, les capacités qui restent disponibles sur le réseau ferroviaire.

Article 28

Les capacités disponibles des infrastructures ferroviaires affectées à une entreprise ferroviaire ne peuvent être transférées à une autre entreprise

ferroviaire ou à un autre service.

Paragraphe 4

La programmation et la coordination des sillons horaires ferroviaires

Article 29

La programmation des sillons horaires ferroviaires sur une période donnée est le résultat de toutes les demandes des entreprises ferroviaires sur le réseau national.

Cette programmation est soumise au consensus des gestionnaires des réseaux au niveau des pays partenaires.

Article 30

La coordination des sillons horaires ferroviaires relève de la collaboration des gestionnaires des réseaux ferroviaires des pays partenaires.

Article 31

Tous les aspects liés à la programmation et à la coordination des sillons horaires ferroviaires sont décrits dans le Règlement du Transport Ferroviaire.

Paragraphe 5

La gestion du trafic et des circulations

Article 32

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires assure la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferroviaire national sous le contrôle de l'Autorité de régulation ferroviaire.

Article 33

Un service spécialisé du gestionnaire des infrastructures ferroviaires exerce, selon les objectifs et les principes de gestion définis par l'Autorité de régulation ferroviaire, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferroviaire national.

Paragraphe 6

Le péage

Article 34

Le montant de péage d'utilisation des infrastructures ferroviaires par les entreprises ferroviaires est déterminé par les gestionnaires des infrastructures ferroviaires des pays partenaires en collaboration avec les Autorités de régulation ferroviaire respectives.

Paragraphe 7

La coopération entre les Autorités de régulation ferroviaire des pays partenaires

Article 35

Les Autorités de régulation ferroviaire des

infrastructures ferroviaires des pays partenaires établissent un cadre de collaboration et de gestion de la ligne ferroviaire interconnectée.

Article 36

Les principes et les critères de répartition des capacités établis dans le cadre de cette coopération sont pris en compte dans la réglementation nationale du transport ferroviaire.

Chapitre III

Des modalités de paiement des redevances et des frais pour la gestion et l'utilisation des infrastructures ferroviaires

Section 1

Des modalités de paiement des redevances

Article 37

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires paie des redevances dont les modalités et le montant sont fixés par le contrat de partenariat conformément aux dispositions de l'article 13 de la présente loi.

Section 2

Des modalités de paiement des frais d'utilisation du réseau ferroviaire

Article 38

Les entreprises ferroviaires paient au gestionnaire des infrastructures ferroviaires des frais d'utilisation dont le montant est fixé par l'Autorité de régulation ferroviaire.

Article 39

En plus des frais prévus à l'article 34 de la présente loi, les entreprises ferroviaires paient d'autres services tels que l'énergie de traction, l'accès aux réseaux de télécommunication fournis par le gestionnaire des infrastructures ferroviaires et le droit d'arrêt en gares.

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires conclut des contrats avec les sociétés commerciales externes pour obtenir les services cités à l'alinéa précédent.

Section 3

Des tarifs de transport des biens et des personnes

Article 40

Les tarifs de transport des biens et des personnes sont fixés par ordonnance du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions.

Chapitre IV

De la sécurité d'exploitation des infrastructures ferroviaires

Article 41

La réglementation nationale en matière de sécurité ferroviaire comprend les règles suivantes:

- 1° les règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, à l'agrément de sécurité du gestionnaire des infrastructures et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ;
- 2° les règles relatives au personnel de sécurité, au matériel roulant et à l'infrastructure ferroviaire ;
- 3° les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;
- 4 ° les règles relatives à l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ;
- 5° les exigences relatives à la circulation des véhicules à caractère patrimonial ;
- 6° les règles internes de sécurité.

Les mesures relatives aux règles énumérées à l'alinéa précédent sont précisées dans le Règlement de transport ferroviaire.

Article 42

Les mesures d'interopérabilité, de sûreté et de sécurité sont assurées par un service spécialisé érigé au sein de l'Autorité de régulation ferroviaire.

Chapitre V

De la certification des conducteurs des trains, des personnels de bord et des accompagnateurs de trains

Section 1

De la certification des conducteurs de trains

Article 43

La procédure à suivre pour la délivrance d'une licence de conducteur de train est déterminée par le Règlement du transport ferroviaire.

Article 44

Une ordonnance du Ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions détermine les programmes de formation complémentaire de qualification du secteur de transport ferroviaire.

Article 45

L'Autorité de régulation ferroviaire délivre une licence de conducteur de train au candidat ayant réussi le stage probatoire après la formation complémentaire de qualification.

La licence de conducteur de train est accompagnée d'une attestation de formation complémentaire.

Article 46

L'attestation indique l'infrastructure sur laquelle le titulaire est autorisé à conduire.

Elle précise également le matériel roulant que le titulaire est autorisé à conduire.

Il existe deux catégories d'attestations:

- 1° catégorie A : locomotives de manœuvre, trains de travaux et véhicules ferroviaires d'entretien ;
- 2° catégorie B : locomotives de transport de personnes et/ou de marchandises.

Une attestation peut contenir une autorisation pour toutes les catégories visées ci-dessus.

Article 47

Un conducteur muni de la licence et de l'attestation complémentaire peut conduire les trains pour autant que l'entreprise ferroviaire détienne un certificat de sécurité et que la locomotive a un certificat technique de navigation délivré par l'Autorité de régulation ferroviaire.

Article 48

La licence de conducteur de train appartient à son titulaire.

La licence indique l'identité du conducteur de train, l'autorité de délivrance ainsi que la durée de validité.

La durée de validité de la licence de conducteur de train est de dix ans renouvelables sous réserve du maintien de son aptitude physique et psychologique.

Toutefois, le conducteur de train qui passe six mois sans conduire doit subir un stage de mise à niveau de trois mois.

Article 49

Une licence de conducteur de train est délivrée en un seul exemplaire et il est interdit de la dupliquer. Seule l'Autorité de régulation ferroviaire est autorisée à dupliquer une licence de conducteur de train en réponse à une demande de duplicata.

La procédure à suivre pour la délivrance d'une nouvelle licence de conducteur de train, la mise à jour des données figurant sur la licence de conducteur de train, la prorogation, le renouvellement ou l'obtention d'un duplicata est déterminée par le Règlement du Transport Ferroviaire.

Article 50

Le conducteur de train doit se soumettre à des examens et aux contrôles médicaux périodiques tous les six mois au moins jusqu'à l'âge de cinquante-cinq ans.

Article 51

Lorsqu'un conducteur de train cesse de travailler pour une entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, ce dernier en informe sans délai l'Autorité de régulation ferroviaire.

L'Autorité de régulation ferroviaire procède à une vérification que le conducteur de train s'est soumis aux examens et aux contrôles médicaux de façon régulière avant le renouvellement de sa licence.

Article 52

Le conducteur de train a accès aux données le concernant qui sont stockées dans un registre tenu par l'Autorité de régulation ferroviaire et en obtient copie à sa demande.

Article 53

L'Autorité de régulation ferroviaire s'assure que les licences de conducteur de train et leurs attestations sont authentiques et valides.

L'entreprise ferroviaire et le gestionnaire des infrastructures ferroviaires mettent en place un système de contrôle et de suivi régulier de leurs conducteurs de train. Lorsque les résultats de ce suivi remettent en question la performance d'un conducteur de train, l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des infrastructures ferroviaires prend immédiatement les mesures nécessaires.

Lorsqu'un conducteur de train considère que son état de santé remet en cause son aptitude à exercer son emploi, il en informe immédiatement l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des infrastructures ferroviaires.

Section 2**Des personnels de bord****Article 54**

Les personnels de bord sont les membres d'équipage qui aident les voyageurs à monter ou à descendre du train, qui assurent la sécurité des passagers et qui signalent toute déféctuosité pouvant nuire au bon fonctionnement des opérations.

Article 55

Les personnels de bord subissent des formations spécialisées selon les besoins des opérations ferroviaires tels la mécanique, l'électricité,

l'électromécanique, la sécurité et le contrôle.

Article 56

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des infrastructures ferroviaires organise une formation d'initiation, à bord de trains, aux personnels de bord à l'issue de laquelle une attestation leur est délivrée.

Le certificat de personnel de bord est délivré à une personne détentrice de l'attestation et dont le test d'aptitude physique et psychologique est confirmé par un médecin du Gouvernement.

Section 3**Des accompagnateurs de trains****Article 57**

Les accompagnateurs de train sont des professionnels des services ferroviaires qui rendent des services divers tels l'accueil des clients, l'information, la sécurité, la ponctualité des trains, l'hygiène, le contrôle des titres de transport et la restauration.

Article 58

Les accompagnateurs de trains reçoivent des formations variées qui leur permettent d'accomplir leurs tâches.

Article 59

L'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des infrastructures ferroviaires organise une formation modulaire aux accompagnateurs de train à l'issue de laquelle une attestation leur est délivrée.

Le certificat d'accompagnateur de trains de voyageurs est délivré à une personne détentrice de l'attestation et dont le test d'aptitude physique et psychologique est confirmé par un médecin du Gouvernement.

Chapitre VI**De l'interopérabilité du système ferroviaire entre les pays partenaires****Article 60**

L'interopérabilité ferroviaire signifie la possibilité de faire circuler sans entrave des trains sur des réseaux ferroviaires différents, notamment des réseaux situés dans des Etats différents.

Elle est conditionnée par le respect des exigences essentielles et des spécifications techniques.

Section 1**Des exigences essentielles****Article 61**

Les exigences essentielles portent sur les aspects

techniques et les aspects réglementaires.

Les aspects techniques concernent :

- 1 ° l'écartement des rails ;
- 2° les signalisations électriques et visuelles ;
- 3° les normes d'électrification harmonisées sur les différentes tensions et fréquences ;
- 4° la longueur des trains limitant les contraintes techniques ;
- 5° le gabarit.

Les aspects réglementaires concernent :

- 1 ° l'aptitude à la conduite des trains ;
- 2° le contrôle des produits transportés ;
- 3° les horaires.

Section 2

Des spécifications techniques d'interopérabilité

Paragraphe 1

Le contenu

Article 62

Le système ferroviaire est découpé en sous-systèmes suivants :

- 1 ° 1' infrastructure ;
- 2° l'énergie de traction;
- 3° le contrôle-commande et la signalisation ;
- 4° le matériel roulant destiné au transport de marchandises ;
- 5° le matériel moteur et le matériel voyageur ;
- 6° l'exploitation ;
- 7° la sécurité dans les tunnels ;
- 8° le bruit;
- 9° les personnes à mobilité réduite ;
- 10° les applications télématiques pour les marchandises ;
- 11° les applications télématiques pour les voyageurs.

Article 63

Les spécifications techniques d'interopérabilité sont des textes prévus par le Règlement de transport ferroviaire et émanant de l'Autorité de régulation ferroviaire pour chaque sous-système afin de définir un ensemble d'exigences techniques qui s'appliquent aux sous-systèmes mis en service.

Les spécifications techniques d'interopérabilité précisent:

- 1° le champ d'application technique et géographique;

- 2° les exigences essentielles à satisfaire pour le matériel roulant et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ;
- 3° les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le matériel roulant et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ;
- 4° les constituants d'interopérabilité qui font l'objet de spécification sous régionale;
- 5° les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et la vérification des sous-systèmes ;
- 6° la règle de mise en œuvre de la spécification technique d'interopérabilité indiquant notamment dans quelles conditions des matériels peuvent être exemptés de l'application de la spécification technique d'interopérabilité.

Article 64

Les sous-systèmes sont conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité qui sont d'application au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement.

La conformité est maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Article 65

Lorsqu'il s'avère techniquement réalisable et sans préjudice du respect des règles de sécurité, les spécifications techniques d'interopérabilité ne font pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure pour la circulation des véhicules non visés par les spécifications techniques d'interopérabilité.

Paragraphe 2

L'extension du champ d'application des spécifications techniques d'interopérabilité

Article 66

Tant que l'extension du champ d'application des spécifications techniques d'interopérabilité à l'ensemble du réseau ferroviaire n'est pas effective, l'autorisation de mise en service de sous-systèmes sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des spécifications techniques d'interopérabilité est accordée conformément aux règles de sécurité.

L'autorisation de mise en service de véhicules dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur la partie du réseau qui ne relève pas encore des spécifications techniques d'interopérabilité, pour cette partie du réseau, est accordée conformément aux règles de sécurité.

Article 67

L'Autorité de régulation ferroviaire peut, à la demande d'une entité adjudicatrice ou d'un constructeur, lors de la publication des spécifications techniques d'interopérabilité nouvelles ou révisées, exclure de l'application de ces spécifications techniques d'interopérabilité les projets se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution.

Paragraphe 3 Les dérogations

Article 68

En l'absence de cas spécifiques pertinents, l'Autorité de régulation ferroviaire peut, à la demande de l'entité adjudicatrice ou du constructeur, décider de ne pas rendre applicables une ou plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité dans les cas suivants:

- 1° pour un projet de réaménagement d'un sous-système existant ou pour tout élément du système ferroviaire se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces spécifications techniques d'interopérabilité ;
- 2° pour un projet de réaménagement d'un sous-système existant, lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies ou la tension électrique prévue par ces spécifications techniques d'interopérabilité sont incompatibles avec ceux du sous-système existant ;
- 3° pour un projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'un sous-système existant, lorsque l'application de ces spécifications techniques d'interopérabilité compromet la viabilité économique du projet et la cohérence du système ferroviaire.

Chapitre VII

Du matériel roulant

Section 1

De l'autorisation de mise en service

Article 69

Sauf indication contraire dans le présent chapitre, la mise en service d'un véhicule est autorisée par l'Autorité de régulation ferroviaire avant que ce véhicule ne puisse être utilisé sur le réseau.

Les autorisations de mise en service délivrées conformément aux dispositions de la présente loi

sont, sans préjudice des autres conditions imposées aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire des infrastructures ferroviaires, valables pour l'exploitation des véhicules utilisés sur le réseau.

Les modalités d'introduction de la demande, la procédure et les conditions d'obtention de la mise en service des véhicules sont fixées par le Règlement de Transport Ferroviaire, spécialement en ses dispositions relatives au matériel

Article 70

En cas de renouvellement ou de réaménagement du matériel roulant, l'entreprise ferroviaire introduit auprès de l'Autorité de régulation ferroviaire un dossier de conception décrivant le projet selon les modalités déterminées par le Règlement de Transport Ferroviaire.

La procédure et les modalités pour introduire le dossier de conception visé à l'alinéa précédent sont déterminées par le Règlement de Transport Ferroviaire.

Après examen du dossier, l'Autorité de régulation ferroviaire procède à l'octroi d'une nouvelle autorisation de mise en service.

Article 71

Un train conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité est autorisé conformément aux prescriptions du Règlement de transport ferroviaire.

Article 72

En cas de rejet du dossier de renouvellement d'un véhicule, l'entreprise ferroviaire peut, dans un délai d'un mois compté dès la réception de la décision, saisir l'Autorité de régulation ferroviaire, en se basant sur des raisons dûment justifiées, pour revoir sa décision.

L'Autorité de régulation ferroviaire dispose de deux mois, à compter de la réception du recours pour confirmer ou infirmer sa décision.

En cas de non satisfaction par la réponse donnée au recours, l'entreprise ferroviaire peut introduire, dans un délai de trois mois comptés dès la réception de la réponse explicite ou implicite, un recours hiérarchique auprès du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions.

L'entreprise ferroviaire non satisfaite par la réponse du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions peut saisir une juridiction compétente.

Article 73

Le service de sécurité peut délivrer des autorisations de mise en service portant sur une série de véhicules.

Elle communique aux demandeurs, par voie de publication, les modalités pratiques à suivre.

Section 2

De la mise en service des véhicules conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité

Paragraphe 1

Première autorisation de mise en service

Article 74

Lorsque tous les sous-systèmes de nature structurelle relatifs au véhicule concerné ont été autorisés conformément aux dispositions du Règlement de Transport Ferroviaire, l'Autorité de régulation ferroviaire accorde la première autorisation de mise en service sans autre vérification.

Article 75

Lorsque le véhicule concerné est muni de toutes les déclarations de vérification conformément aux dispositions du Règlement de transport ferroviaire, le contrôle de l'Autorité de régulation ferroviaire dans le cadre de l'autorisation de mise en service du véhicule se limite :

- 1° à la compatibilité technique entre les sous-systèmes concernés du véhicule et la sécurité de leur intégration selon la procédure prévue dans les spécifications techniques d'interopérabilité structurelles et fonctionnelles concernées ;
- 2° à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau concerné ;
- 3° aux règles de sécurité applicables aux points ouverts ;
- 4° aux règles de sécurité applicables aux cas spécifiques dûment identifiés dans les spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes.

Paragraphe 2

Les autorisations supplémentaires pour la mise en service

Article 76

Les véhicules qui sont en conformité totale avec les spécifications techniques d'interopérabilité couvrant tous les aspects des sous-systèmes concernés sans cas spécifiques et points ouverts strictement liés à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau ne font l'objet d'aucune

autorisation supplémentaire pour être mis en service, pour autant qu'ils circulent sur des réseaux conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité.

Article 77

Lorsqu'un véhicule est muni d'une première autorisation de mise en service, l'Autorité de régulation ferroviaire peut accorder des autorisations supplémentaires en cas de nécessité.

Les modalités et le contenu du dossier de demande des autorisations supplémentaires sont précisés dans le Règlement de transport ferroviaire.

Section 3

Des autorisations par type de véhicule

Article 78

L'Autorité de régulation ferroviaire peut délivrer des autorisations par type de véhicule.

L'autorisation pour un véhicule porte également sur le type de véhicule correspondant.

Le véhicule conforme à un type de véhicule qui a déjà été autorisé sur le réseau d'un pays partenaire est autorisé sur le réseau burundais sur base d'une déclaration de conformité avec le type de véhicule fourni par le demandeur, sans autre vérification.

Article 79

En cas de modification des dispositions pertinentes des spécifications techniques d'interopérabilité et des règles nationales sur la base desquelles un type de véhicule a été autorisé, l'Autorité de régulation ferroviaire décide si les autorisations par type de véhicule délivrées restent valables ou si elles doivent être renouvelées.

Article 80

En cas de renouvellement d'une autorisation par type de véhicule, le contrôle de l'Autorité de régulation ferroviaire se limite aux règles modifiées.

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule n'affecte pas les autorisations des véhicules délivrées sur la base d'un type autorisé précédemment.

Article 81

La déclaration de conformité avec le type de véhicule est établie en conformité avec les procédures de vérification des spécifications techniques d'interopérabilité pertinentes.

Les autorisations par type sont enregistrées dans le registre des véhicules autorisés.

Chapitre VIII

Des registres du matériel roulant et de l'infrastructure

Section 1

Du système d'immatriculation du matériel roulant

Article 82

Un numéro d'immatriculation est attribué à tout véhicule mis en service sur le système ferroviaire burundais lors de la délivrance de la première autorisation de mise en service.

Le demandeur de la première autorisation de mise en service a la responsabilité d'apposer sur le véhicule le numéro d'immatriculation qui lui est attribué par l'Autorité de régulation ferroviaire, conformément aux dispositions des spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Sauf disposition contraire dans la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic, un numéro d'immatriculation unique est attribué à chaque véhicule.

Par dérogation au premier alinéa, pour des véhicules clairement identifiés, un système de codification différent est autorisé en cas de véhicules exploités ou destinés à être exploités en provenance d'un pays partenaire.

Section 2

Du registre national des véhicules

Article 83

Un registre national des véhicules autorisés au Burundi est établi. Il est tenu à jour par l'Autorité de régulation ferroviaire qui y intègre les modifications apportées par un pays partenaire pour les données qui concernent le réseau ferroviaire burundais.

Le registre respecte les spécifications communes contenues dans la directive commune entre les pays partenaires de la ligne ferroviaire et contient notamment les informations suivantes :

- 1° le numéro d'immatriculation du véhicule;
- 2° les références de la déclaration de vérification et de l'entité l'ayant délivrée;
- 3° les références du registre burundais des types de véhicules autorisés ;
- 4° l'identification du propriétaire du véhicule et de son détenteur;
- 5° les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;

6° l'entité chargée de l'entretien du véhicule.

Article 84

Le titulaire de l'immatriculation informe immédiatement l'Autorité de régulation ferroviaire, au moyen des formulaires mis à disposition par celle-ci sur son site internet, de toute modification éventuelle en rapport avec les données introduites dans le registre national des véhicules, la destruction d'un véhicule ou sa demande de suppression définitive de l'immatriculation d'un véhicule.

A défaut d'une telle information ou si une donnée est incomplète ou manquante, l'Autorité de régulation ferroviaire prend des mesures de suspension de l'immatriculation jusqu'à sa régularisation.

Article 85

Un véhicule dont l'immatriculation est suspendue ou supprimée ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire burundais.

Pour pouvoir circuler à nouveau, le véhicule ayant fait l'objet d'une suppression d'immatriculation, fait l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation de mise en service introduite conformément aux prescriptions prévues dans le Règlement de transport ferroviaire.

Section 3

Du registre de l'infrastructure

Article 86

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires publie un registre de l'infrastructure et le tient à jour dans le respect des spécifications techniques prévues dans le Règlement de Transport Ferroviaire.

L'Autorité de régulation ferroviaire vérifie si le registre est publié et tenu à jour.

Article 87

Le registre de l'infrastructure ferroviaire présente pour chaque sous-système ou partie de sous-système concerné les caractéristiques principales, tels que les paramètres fondamentaux et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites en vertu des spécifications techniques d'interopérabilité applicables.

Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires se conforme à chaque spécification technique d'interopérabilité qui indique avec précision les informations qui doivent figurer au registre de l'infrastructure.

Le registre de l'infrastructure ferroviaire respecte

les spécifications techniques prévues dans le Règlement de Transport Ferroviaire quant à sa présentation, son format, son cycle de mise à jour et son mode d'utilisation.

Chapitre IX

Des dispositions pénales

Section 1

Des infractions

Article 88

Sont constitutifs d'infractions à caractère administratif qui concernent les faits et comportements qui n'ont pas d'incidence sur la sécurité des personnes et qui n'entravent pas gravement le fonctionnement de l'Autorité de régulation ferroviaire, les faits ci-après :

- 1 ° le dépôt tardif du rapport ;
- 2° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire des infrastructures ferroviaires d'informer le service de sécurité de la cessation d'activité d'un conducteur de train ;
- 3° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de dispenser une formation en ce qui concerne son système de gestion de la sécurité ;
- 4° le fait de ne pas répondre dans le délai imparti à un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité ;
- 5° le non-paiement des redevances visées ;
- 6° le fait de ne pas publier ou ne pas tenir à jour le registre de l'infrastructure.

Article 89

Sont constitutifs d'infractions à caractère administratif qui concernent les faits et comportements qui ont une incidence directe ou indirecte sur la sécurité des personnes ou qui entravent gravement le fonctionnement de l'Autorité de régulation ferroviaire, les faits ci-après ;

- 1 ° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure d'informer le service de sécurité lorsqu'il prend des mesures d'urgence pouvant déroger aux règles de sécurité;
- 2° le défaut pour le gestionnaire d'infrastructure de notifier les mesures d'urgence aux entreprises ferroviaires circulant sur le réseau;
- 3° le refus de fournir l'assistance technique;
- 4 ° la non-communication ou la communication tardive des informations par le titulaire d'un certificat de sécurité

- 5° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de tenir un registre des attestations
- 6° le défaut pour l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure de coopérer avec le service de sécurité;
- 7° le non-respect par le détenteur de l'obligation d'assigner à chaque véhicule une entité en charge de l'entretien et d'inscrire et tenir à jour cette dernière dans le registre des véhicules ;
- 8° la non-communication ou la communication tardive des informations par le titulaire d'une immatriculation au service de sécurité.

Article 90

Sont constitutifs d'infractions à caractère pénal qui concernent les faits et comportements qui sont de nature à pouvoir provoquer un accident ou un accident grave, les faits ci-après :

- 1° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'adopter les règles de sécurité en matière d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;
- 2° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'adopter, chacun en ce qui le concerne, des règles internes de sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité ;
- 3° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de tenir à jour leur système de gestion de la sécurité dans le respect des objectifs de sécurité communs, des règles de sécurité ainsi que des exigences de sécurité définies dans les spécifications techniques d'interopérabilité et des éléments pertinents des méthodes de sécurité ;
- 4 ° le non-dépôt du rapport sur la sécurité ou le dépôt incomplet de ce rapport ;
- 5° le non-respect des obligations concernant la validité des licences de conducteur de train et des attestations de conducteur de train ;
- 6° le fait pour le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire de ne pas procéder au retrait ou à la suspension de l'attestation d'un conducteur de train;
- 7° la non-vérification du fait que l'accompagnateur est bien titulaire d'un certificat, avant qu'il ne soit autorisé à effectuer les tâches déterminantes ;
- 8° le fait de ne pas prendre de mesures

correctives dans le délai imparti après un rapport d'audit, d'inspection ou de contrôle relatif aux règles de sécurité ou aux règles de sécurité concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, ou relatif à un agrément ou un certificat de sécurité ;

- 9° le fait de dépasser les valeurs-intervention immédiate-des tolérances de sécurité de la voie, conformément aux paramètres fondamentaux de sécurité des spécifications techniques d'interopérabilité de l'infrastructure, ou de ne pas respecter les procédures de sécurité des spécifications techniques d'interopérabilité du contrôle-commande et signalisation, et ce, plus de deux fois par an;
- 10° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de créer une situation qui par nature peut provoquer un accident ;
- 11° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires d'établir et de maintenir leur système de gestion de sécurité;
- 12° le non-respect, par l'entité en charge de l'entretien, des règles concernant la certification;
- 13 ° toute obstruction à l'exercice des pouvoirs de l'organisme d'enquête ;
- 14° le défaut pour le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires de mettre en place un système de formation continue ;
- 15° la mise en service d'un véhicule avant qu'il ne soit autorisé;
- 16° le fait pour un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire, par l'accomplissement ou le non accomplissement d'un acte, de créer une situation qui par nature peut provoquer un accident grave.

Section 2

Des sanctions

Article 91

Est punie d'une amende d'un million à trois millions de francs burundais, toute entreprise ferroviaire coupable de l'un des faits infractionnels tels que prévus à l'article 88 de la présente loi.

Article 92

Est punie d'une amende de trois millions à six millions de francs burundais, toute entreprise ferroviaire coupable de l'un des faits infractionnels tels que prévus par les dispositions de l'article 89 de la présente loi.

Article 93

Sans préjudice des dispositions pertinentes du Code pénal, est punie d'une amende de six millions à douze millions de francs burundais, toute entreprise ferroviaire coupable de l'un des faits infractionnels tels que prévus à l'article 90 de la présente loi.

Article 94

En cas de concours de plusieurs infractions, les amendes sont cumulées sans pouvoir excéder le double du maximum de l'amende la plus élevée.

Chapitre X

Des dispositions finales

Article 95

Toutes dispositions antérieures contraires à la présente loi sont abrogées.

Article 96

La présente loi entre en vigueur le jour de sa promulgation.

Fait à Gitega, le 03 mars 2022

Evariste NDAYISHIMIYE(sé)

Par le Président de la République,

Vu et scellé du sceau de la République

Le Ministre de la Justice

Domine BANYANKIMBONA (sé)

Tarif de vente, d'abonnement et frais d'insertion au Bulletin Officiel du Burundi.

A. Tarifs de vente

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1° BOB ordinaire: | 9.000 Fbu |
| 2° BOB objet d'un code: | 15.000 Fbu |

B. Tarifs d'abonnement annuel

- | | |
|---|-------------|
| 1° Au Burundi | |
| a) retrait par l'abonné lui-même: | 120.000 Fbu |
| b) livraison à domicile ou au bureau: | 150.000 Fbu |
| 2° Autres pays | |
| - livraison à l'agence ou au bureau de liaison: | 150.000 Fbu |

C. Insertion

Outre les actes du Gouvernement, sont insérés au Bulletin Officiel du Burundi: les publications légales, les extraits et les modifications des actes ainsi que les communications ou avis des Cours et Tribunaux.

Les assignations et les significations à domicile inconnu des Cours et Tribunaux sont publiées à titre onéreux.

Les demandes d'insertion au Bulletin Officiel du Burundi doivent être adressées au Directeur du Centre d'Etudes et de Documentations Juridiques accompagnées du paiement du coût indiqué dans l'ordonnance Conjointe n°550/540/2306 du 30 décembre 2016.

Pour tout renseignement relatif au Bulletin Officiel du Burundi, adressez-vous au Centre d'Etudes et de Documentations Juridiques, Rohero I, Avenue Luxembourg n°5, B.P. 7379 Bujumbura, téléphone 22252637.