



GUIDE D'APPLICATION

Conditions d'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet sur le RFN

À l'usage des promoteurs

Référence : GUI-002-V2

Version : 2

Applicable au : 11/02/2009

Sommaire

| | |
|---|----|
| Glossaire | 4 |
| Préambule | 5 |
| 1- Objet..... | 5 |
| 2 - Textes réglementaires de référence..... | 5 |
| 3 - Définitions | 6 |
| 3.1. Système ou sous-système faisant partie de l'exploitation du RFN..... | 6 |
| 3.2. « Système ou sous-système destiné à être exploité » | 6 |
| 3.3. Service commercial réalisé | 8 |
| 3.4. Notion de système ferroviaire..... | 8 |
| 3.5. Volets d'un projet..... | 8 |
| 3.6. Promoteurs | 9 |
| 4 - Généralités | 9 |
| 5 - Principes..... | 11 |
| 6 - Autorisation de mise en exploitation commerciale du volet « exploitation et intégration dans le RFN » d'un projet | 14 |
| 6.1 Principes..... | 14 |
| 6.2 Points à explorer..... | 14 |
| 6.3 Phase de définition et DDS | 14 |
| 6.4 Phase d'études préliminaires et DPS | 15 |
| 6.5 Phase de mise en oeuvre et d'achèvement et DS | 16 |
| 7 - Autorisation de mise en exploitation commerciale ou autorisation de type d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » technique | 16 |
| 7.1 Contexte et principes..... | 17 |
| 7.2 Nouveaux types..... | 19 |
| 7.2.1 Phase « définition » | 19 |
| 7.2.2 Phase « études préliminaires » | 19 |
| 7.2.2.1 pour les parties techniquement innovantes..... | 19 |
| 7.2.2.2 pour les parties non innovantes..... | 20 |
| 7.2.3 Phase « mise en œuvre et achèvement » | 20 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 7.3 | Types de matériel roulant déjà autorisés sur le RFN et substantiellement modifiés..... | 21 |
| 7.4 | Types déjà autorisés sur le réseau d'un autre État membre de l'UE | 21 |
| 8 | - Interopérabilité..... | 22 |
| 9 | - Instruction des dossiers..... | 23 |
| 9.1 | Nombre et forme des dossiers | 23 |
| 9.2 | Contenu des dossiers..... | 23 |
| 9.2.1 | Phase « définition » (DDS)..... | 24 |
| 9.2.2 | Phase « études préliminaires » (DPS) | 25 |
| 9.2.3 | Phase « mise en oeuvre et achèvement » (DS ou DTS) | 25 |
| a) | le matériel roulant : | 26 |
| b) | les équipements d'infrastructure : | 27 |
| 9.2.4 | Phase d'exploitation du système jusqu'à son démantèlement..... | 27 |
| 9.3 | Accusé de réception : | 27 |
| 9.4 | Complétude du dossier et délais réglementaires | 28 |
| 9.5 | Consultation de RFF et de la DSC | 28 |
| 9.6 | Particularités relatives à l'instruction par l'EPSF | 28 |
| 9.7 | Avis sur le Dossier de définition de sécurité (rappel des dispositions du décret 2006-1279) | 29 |
| 9.8 | Approbation du Dossier préliminaire de sécurité (rappel des dispositions du décret 2006-1279) 29 | |
| 9.9 | Autorisation de mise en exploitation commerciale au vu du Dossier de sécurité..... | 29 |

Glossaire

| | |
|------|--|
| DDS | Dossier de définition de sécurité |
| DSC | Direction de la sécurité civile |
| DPS | Dossier préliminaire de sécurité |
| DS | Dossier de sécurité |
| DTS | Dossier technique de sécurité |
| EF | Entreprise ferroviaire |
| EI | Élément d'infrastructure |
| EOQA | Expert ou Organisme qualifié agréé |
| EPSF | Établissement public de sécurité ferroviaire |
| FDMS | Fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité |
| GI | Gestionnaire d'infrastructure |
| GID | Gestionnaire d'infrastructure délégué |
| MR | Matériel roulant |
| ON | Organisme notifié |
| RFF | Réseau ferré de France |
| RFN | Réseau ferré national |
| SAI | Spécification d'admission infrastructure |
| SAM | Spécification d'admission matériel |
| STI | Spécifications techniques d'interopérabilité |

Préambule

Le présent document est destiné à expliciter les dispositions que l'EPSF met en œuvre dans le cadre réglementaire national pour l'instruction des dossiers remis par les promoteurs désireux d'obtenir une autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet touchant l'exploitation du RFN. Il a aussi vocation à constituer un guide à l'usage, d'une part, de ces promoteurs pour l'établissement de leurs dossiers et d'autre part, de RFF et des experts ou organismes qualifiés.

Les enseignements retenus au cours de l'application de ce document pourront alimenter les réflexions en cours ou à venir.

Lorsque le projet relève de l'application de STI, son autorisation de mise en exploitation commerciale porte à la fois sur son caractère intégrable en sécurité dans l'exploitation du RFN et également sur son caractère interopérable. Cette particularité est décrite dans le chapitre 8 du présent document.

1- Objet

Le présent document décrit :

- le processus conduisant à l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou sous-système nouveau ou substantiellement modifié destiné à être incorporé dans l'infrastructure du RFN ou à y être utilisé ;
- le processus à suivre pour obtenir l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet susceptible de conduire à intégrer (incorporer ou prendre en charge) au sein de l'exploitation du RFN de nouveaux systèmes ou sous-systèmes techniques ou de conduire à modifier de façon substantielle certains des systèmes ou sous-systèmes faisant déjà partie de l'exploitation du RFN ou leur contexte d'utilisation ou encore de conduire à modifier les règles d'exploitation du RFN ;
- les contributions de RFF - gestionnaire d'infrastructure du RFN - des EOQA et de la DSC attendues dans ce cadre.

2 - Textes réglementaires de référence

- directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ;
- directives 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;
- directive 2008/57 du 17/06/08 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté ;
- loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée ;
- loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;
- décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national modifié par le décret 2006-368 ;
- décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire ;

- décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national ;
- arrêté du 1^{er} juillet 2004 relatif aux règles techniques et de maintenance applicables aux matériels roulants utilisant le réseau ferré national ;
- arrêté du 7 décembre 2006 modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national ;
- arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés ;
- Circulaire du 24 avril 2008 relative aux procédures et modalités de délivrance des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité.

3 - Définitions

Le présent document utilise les définitions suivantes.

3.1. Système ou sous-système faisant partie de l'exploitation du RFN

Le système ou sous-système faisant partie de l'exploitation du RFN, en abrégé « système déjà exploité », est formé par :

- l'ensemble des fonctionnalités qu'il réalise dans le cadre de la gestion de l'infrastructure et/ou dans le cadre de l'utilisation de matériel roulant ;
- l'ensemble de ses fonctions opérationnelles et de ses interfaces avec l'exploitation du RFN ;
- les caractéristiques associées à ces fonctions opérationnelles, en matière de Fiabilité, de disponibilité, de maintenabilité, de sécurité (FDMS) et en matière d'imperméabilité aux perturbations entrantes ou sortantes ;
- l'ensemble de ses composants ou constituants techniques associés, des fonctions de ceux-ci et de leurs interfaces internes ;
- les plages physiques de fonctionnement nominales correspondant à chacun de ceux-ci ainsi que les caractéristiques associées à ces plages, en matière de Fiabilité, de disponibilité, de maintenabilité, de sécurité (FDMS) et en matière d'imperméabilité aux perturbations entrantes ou sortantes permettant la mise en œuvre des fonctionnalités décrites au point 1, ainsi que des fonctions opérationnelles décrites au point 2 selon leurs caractéristiques visées au point 3 ci-dessus ;
- l'ensemble des informations nécessaires à son utilisation, son dispositif de surveillance et sa maintenance.

Pour la commodité de la rédaction, on conviendra dans le présent texte de désigner par caractéristiques « FDMS » d'un objet (fonction ou composant technique) l'ensemble de ses caractéristiques FDMS tenant également compte de son niveau d'imperméabilité aux perturbations entrantes ou sortantes (conditions d'environnement internes ou externes).

3.2. « Système ou sous-système destiné à être exploité »

L'exploitation du RFN peut évoluer pour différentes raisons et se traduire par :

- l'intégration de nouveaux systèmes ou sous-systèmes ;
- la modification intrinsèque de certains systèmes ou sous-systèmes existants ;

- la modification du contexte d'utilisation de certains systèmes ou sous-systèmes existants et non modifiés ;
- la modification des règles d'exploitation.

Dans le présent texte, il sera considéré que :

- l'« intégration » d'un élément correspond au fait soit de l'incorporer au sein de l'exploitation du RFN, soit de le faire prendre en charge au sein de celle-ci ;
- la maintenance fait partie de l'exploitation.

Est appelé « système ou sous-système destiné à être exploité », tout système ou sous-système :

- ne faisant pas déjà partie de l'exploitation du RFN et destiné à y être incorporé ou utilisé ;
- faisant déjà partie de l'exploitation du RFN mais qui fait l'objet d'une modification substantielle.

Le caractère « substantiel » de l'évolution d'un système ou sous-système faisant déjà partie de l'exploitation du RFN est apprécié par l'EPSF au vu des éléments fournis par le promoteur et de l'avis du gestionnaire de l'infrastructure du RFN le cas échéant.

Est a priori considérée comme « substantielle » toute évolution d'un "système ou sous-système déjà exploité" débouchant, même indirectement, sur :

- une modification d'une ou plusieurs de ses fonctions en relation avec la sécurité ;
- une modification d'une ou plusieurs de ses interfaces avec l'exploitation du RFN ;
- une modification du contexte de son utilisation ;
- la modification des caractéristiques « FDMS » ;
- une remise en cause de la démonstration de conformité établie lors de l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un ou de plusieurs items du corpus réglementaire correspondant ou, le cas échéant, des résultats d'APR pour les domaines non couverts par des textes réglementaires.

Le corpus réglementaire relatif au matériel roulant est composé de l'arrêté du 1^{er} juillet 2004, des STI relatives au matériel roulant, etc.

Seraient par exemple, considérées substantielles par l'EPSF si elles étaient réalisées maintenant, les modifications suivantes:

- au titre d'une modification d'une ou plusieurs fonctions de sécurité, le passage de l'espacement par cantons fixes à l'espacement par canton mobile ou la création du boîtier d'annulation d'annonces aux PN à SAL ;
- au titre d'une modification d'une ou plusieurs de ses interfaces avec l'exploitation du RFN, le passage du PRS (pupitre boutons d'itinéraire et TCO) au PRCI (dialogues informatiques et écran) ;
- au titre d'une modification du contexte de son utilisation, la spécialisation « voyageur » de certaines lignes avec parc de circulations légères ;
- au titre de la modification des caractéristiques « FDMS », la mise en oeuvre de rails de qualité métallurgique nouvelle ;
- au titre de l'écart par rapport au corpus référentiel concerné en vigueur, tout écart par rapport à l'arrêté matériel roulant du 1er juillet 2004.

3.3. Service commercial réalisé

Le service commercial réalisé sur le RFN, en abrégé « service commercial », est l'ensemble formé par :

- les prestations (nature, volume, densité, etc.) résultant des prestations des EF et du GID ;
- la localisation de ces prestations ;
- le personnel et les moyens matériels mis en œuvre pour les réaliser ;
- les procédures mises en œuvre par le personnel ;
- les organisations mises en place pour la réalisation de ces prestations.

3.4. Notion de système ferroviaire

L'analyse d'un projet peut nécessiter l'examen des trois points suivants qui touchent le système ferroviaire dans sa globalité :

- incorporation d'un ou plusieurs « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » dans l'infrastructure ;
- utilisation sur l'infrastructure d'un ou plusieurs « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » constitués de matériel roulant ;
- modification des règles d'exploitation (y compris des règles de maintenance).

3.5. Volets d'un projet

La mise en exploitation commerciale d'un projet est souvent complexe et nécessite généralement la combinaison de plusieurs actions ainsi que le concours de plusieurs intervenants.

Il est donc recommandé d'examiner un projet à partir d'un découpage a priori en trois volets dont deux volets techniques (matériel roulant et équipements d'infrastructure) et un volet exploitation et intégration dans RFN.

Sont concernés par le volet « matériel roulant », tous les composants (appareils, sous ensembles et ensembles techniques sous-systèmes et systèmes techniques) suivants :

- organes de roulement assurant le déplacement guidé du matériel roulant tels que boggies, essieux, roues, etc. ;
- organes assurant le freinage, l'arrêt ou l'immobilisation du matériel roulant ;
- éléments de caisse et structure, notamment en relation avec les caractéristiques de résistance mécanique et de gabarit ;
- équipements de contrôle-commande tels que KVB, ETCS, TVM, DAAT, KCVB, KCVP, etc.
- équipements de conduite et interface homme machine ;
- équipements complémentaires de sécurité tels que radio, VACMA, enregistreurs d'événements de conduite, boucles d'aide au shuntage, etc.

Sont concernés par le volet « équipements d'infrastructure », tous les composants (appareils; sous ensembles et ensembles techniques, sous-systèmes et systèmes techniques) concourant à :

- supporter et guider les trains : la voie, la plateforme et les ouvrages de franchissement, leurs systèmes de drainage et leurs abords, le débouché des gabarits ferroviaires ;
- gérer le trafic : la régulation, l'espacement, l'aiguillage, le tracé d'itinéraires et leurs enclenchements ;
- conduire: la signalisation et les dispositifs dits de « contrôle-commande » chargés de contrôler et commander le déplacement des trains ;

- capter, véhiculer et délivrer les échanges d'information et de communication liées aux fonctionnalités précédentes ;
- prendre en charge les voyageurs : abris, quais, accès (passerelles, souterrains), acheminements et déplacements, information et orientation ;
- maîtriser les interactions avec les tiers et l'environnement: passages à niveau ; clôtures, parapets et autres dispositifs de sûreté, accès et moyens dédiés aux secours, écoulements des eaux, murs anti-bruit ; etc.

Sont concernés par le volet « exploitation et système », tous les éléments constitutifs du projet concernant l'exploitation ou la gestion de l'infrastructure et du trafic, l'environnement, les voyageurs et les tiers :

- contextes, hypothèses et conventions d'utilisation, notamment liés au partage de la ressource infrastructure par des mobiles et des opérateurs distincts ;
- référentiels et procédures d'exploitation, de maintenance, de conduite, etc.

3.6. Promoteurs

Est appelé « promoteur » (au sens du décret 2006-1279) l'entité désignée, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet, interlocuteur de l'EPSF pour présenter les dossiers correspondants du projet et veiller à leur fidélité à la réalité.

On peut avoir, selon l'ampleur et l'organisation du projet,

- un promoteur d'un ou plusieurs systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités nécessitant la délivrance d'une autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- un promoteur de projet qui sera chargé de piloter la cohérence de l'ensemble des études de sécurité au niveau du système ferroviaire nécessaires à la mise en exploitation commerciale du projet impliquant plusieurs promoteurs de systèmes ou sous-systèmes.

Chaque « système ou sous-système destiné à être exploité » entrant dans un projet doit avoir un promoteur identifié. Par défaut, ce sera le promoteur chargé de la cohérence globale au niveau du système ferroviaire.

Par ailleurs, l'attention des promoteurs est attirée sur le fait que l'autorisation donnée par l'EPSF vaut pour tout système ou sous-système identique quelqu'en soit le propriétaire ou l'exploitant. Il appartient donc au promoteur, le cas échéant, de protéger ses droits de propriété industrielle.

4 - Généralités

Doit être porté à la connaissance de l'EPSF, tout projet susceptible de conduire à :

- intégrer au sein de l'exploitation du RFN de nouveaux systèmes ou sous-systèmes techniques ;
- modifier de façon substantielle certains des systèmes ou sous-systèmes faisant déjà partie de l'exploitation du RFN ou leur contexte d'utilisation ;
- modifier les règles d'exploitation du RFN (y compris les règles de maintenance).

En cas de doute, notamment sur le caractère substantiel d'une modification envisagée ou sur les conséquences de celle-ci, le promoteur éventuel est invité à présenter son projet à l'EPSF qui lui indiquera la conduite à tenir.

L'EPSF autorise la mise en exploitation commerciale d'un projet tributaire de la mise en oeuvre d'un ou plusieurs « système ou sous-système destiné à être exploité » ou de la modification des règles d'exploitation (y compris des règles de maintenance), lorsqu'il a pu constater que les mesures ont été

prises pour que les modifications correspondantes subies par l'exploitation du RFN fassent passer celui-ci dans un état de sécurité globalement au moins équivalent à celui qui était le sien avant cette modification ou incorporation.

Ces mesures concernent la définition, la conception, la réalisation, la mise en œuvre et l'exploitation proprement dite (utilisation en situation normale ou dégradée, maintenance, réparations et travaux) du ou des « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » concernés.

Conformément à l'article 43 du décret n°2006-1279,

- la DSC est consultée principalement sur la compatibilité du projet avec les règlements relatifs à la sécurité civile : plans de secours, référentiels « incendie », « environnement », etc. ;
- RFF, lorsqu'il n'est pas promoteur, est consulté essentiellement pour l'intégration du projet au sein de l'exploitation du RFN : compatibilités techniques (perturbation et interférences) ; compatibilité avec les règles et procédures d'exploitation ; compatibilité avec les comportements, compétences et aptitudes des opérateurs de la gestion de l'infrastructure.

Lorsqu'une autorisation de mise en exploitation commerciale d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » a été donnée dans le cadre spécifique d'un projet en tenant compte de circonstances particulières propres à ce projet, cette autorisation ne peut être considérée comme une autorisation de type.

L'instruction d'un projet nécessitant autorisation de mise en exploitation commerciale est fondée sur l'enchaînement de trois étapes.

La première étape, dite de définition, consiste, après échange le cas échéant entre l'EPSF et le ou les promoteurs, à :

- définir le projet et à l'inscrire dans son contexte d'exploitation ;
- identifier les éléments et orienter les études de sécurité qui permettront à l'EPSF d'élaborer son avis quant à la mise en exploitation commerciale.

La deuxième étape, dite d'études préliminaires, consiste à identifier les précautions à respecter lors de la réalisation du projet pour que les modifications correspondantes subies par l'exploitation du RFN fassent passer celui-ci dans un état de sécurité globalement au moins équivalent à celui qui était le sien avant la mise en exploitation commerciale du projet.

La troisième étape, considérée par l'EPSF comme étape de mise en œuvre et d'achèvement, consiste à établir l'assurance que les précautions identifiées dans l'étape d'études préliminaires et celles qui seraient apparues entre temps, ont été effectivement mises en œuvre.

Ces trois étapes sont respectivement matérialisées par le Dossier de définition de sécurité (DDS), le Dossier préliminaire de sécurité (DPS) et le Dossier de sécurité (DS). Le passage de l'instruction d'une étape à la suivante est assujéti, selon le cas, à l'avis ou à l'approbation de l'EPSF.

Dans les cas particuliers prévus aux articles 54 et 57 du décret n°2006-1279, les trois étapes peuvent être confondues en une seule, matérialisée par le dossier technique de sécurité (DTS).

Les divers dossiers DDS, DPS, DTS et DS contiennent les pièces prévues par le décret n°2006-1279 et l'arrêté d'application correspondant. Ils sont précisés par les éléments destinés à permettre à l'EPSF d'apprécier le maintien global de la sécurité du RFN selon les critères fournis par le présent document, conformément à l'article 6 de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés

5 - Principes

Lorsqu'un promoteur présente isolément un dossier de définition relatif à un « système ou sous-système destiné à être exploité » ou plusieurs « système ou sous-système destinés à être exploités » ne traitant que de l'un des domaines « matériel roulant » ou « équipements d'infrastructure », il peut s'agir :

- d'une demande limitée à l'obtention d'une autorisation de type : cette autorisation sera éventuellement utilisée ultérieurement dans le cadre d'un certificat de sécurité d'une EF ou d'un agrément de sécurité d'un gestionnaire d'infrastructure ;
- d'une première demande qui s'inscrit en réalité dans le cadre d'un projet plus vaste dont le dossier présenté ne décrit qu'une partie. Cela est généralement motivé par des raisons pratiques: contraintes de délais de construction et/ou informations encore manquantes sur le reste du projet. Dans ce cas, l'organisation de l'instruction du projet doit être mise en place et un promoteur doit être identifié pour présenter le dossier de définition de ce projet, si nécessaire avec la mise en exergue des points encore incertains ou en attente de choix.

Dans le dossier de sécurité d'un projet, le promoteur de celui-ci présente le service commercial envisagé et met en évidence, les impacts prévisibles du projet sur le RFN ainsi que les divers «système ou sous-système destinés à être exploités» et/ou la modification des règles d'exploitation dont la mise en oeuvre lui sont nécessaires.

Le projet est alors, d'entente entre son promoteur et l'EPSF, examiné à partir du découpage a priori en trois volets dont deux volets techniques (matériel roulant et équipements d'infrastructure) et un volet exploitation et intégration dans le RFN.

Les « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » des volets techniques matériel roulant et équipements d'infrastructure ont pour objectif de sécurité la conformité aux corpus référentiels techniques en vigueur: arrêtés, STI, etc.

La mise en exploitation commerciale de chaque « système ou sous-système destiné à être exploité » du projet fait l'objet d'une autorisation selon les modalités décrite dans le chapitre 7. Sous réserve de l'accord de l'EPSF, les mises en exploitation commerciale de plusieurs « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » d'un même volet peuvent faire l'objet d'une demande unique.

L'introduction sur le RFN de « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » appartenant à ces volets nécessite aussi, au delà de cette conformité technique, une vérification de la bonne intégration dans l'exploitation du RFN. C'est l'un des objets du volet « exploitation et intégration dans le RFN ». L'étude de l'intégration dans le RFN peut nécessiter:

- qu'il soit procédé à des évolutions dans le domaine de l'exploitation: procédures, organisations, etc. ;
- que soient reconsidérés des éléments de définition des domaines techniques MR et/ou EI.

La figure 1 (voir à la fin de ce chapitre) illustre ce processus itératif dans le cas où l'événement déclencheur est une demande de mise en exploitation commerciale d'un matériel roulant.

L'EPSF autorise donc, de manière explicite et formelle, la mise en exploitation commerciale d'un projet lorsqu'il a pu constater que :

- les mesures ont été prises pour que chaque « système ou sous-système destiné à être exploité » destiné à le constituer réalise les caractéristiques et performances fonctionnelles qui lui sont assignés ;
- les éventuels ajustements aux « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » techniques ou exploitation nécessités par l'intégration dans RFN ont été apportés ;
- les éventuels ajouts de « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » techniques ou exploitation manquants ont été incorporés au projet ;
- chacun des « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » composant le projet a obtenu son autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- l'intégration dans RFN est réalisée ;

- le volet exploitation et intégration dans RFN a obtenu son autorisation de mise en exploitation commerciale.

L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet est confondue avec celle du volet exploitation et intégration dans RFN ; son instruction est toujours menée selon les trois étapes : « définition », « études préliminaires », « mise en œuvre et achèvement ».

Le processus aboutissant à l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet peut donc, selon l'ampleur et/ou la complexité de ses impacts sur la sécurité de l'exploitation du RFN, nécessiter la conduite en parallèle de plusieurs instructions DDS/DPS/DS et/ou DTS.

Dans le cas très spécifique où le projet se réduit à une autorisation de type demandée par un constructeur, le processus d'instruction se réduit en général au « système ou sous-système destiné à être exploité » technique correspondant.

Pour un projet portant sur les équipements d'infrastructure du RFN ou sur l'exploitation de celui-ci, il est souhaitable que le promoteur soit RFF ou SNCF-GID, titulaires de l'agrément de sécurité correspondant ou encore une entreprise titulaire d'un agrément de sécurité (PPP) ou d'une attestation de sécurité relatifs à la gestion de l'infrastructure.

Il en va de même pour le ou les « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » du volet Equipements d'infrastructure et du volet Exploitation & intégration dans RFN d'un projet.

Dans la phase de mise en œuvre, le promoteur est tenu de respecter les engagements qu'il a pris, sous une forme ou sous une autre, dans le ou les DPS, et, le cas échéant, les prescriptions complémentaires émises par l'EPSF lors de l'approbation de celui-ci.

Dans le ou les DS sont récapitulées les attestations et démonstrations du respect de ces engagements ainsi que la description des mesures alternatives ou de compensation lorsque le promoteur a été amené à mettre en œuvre d'autres mesures que celles prévues dans le ou les DPS. Ces attestations sont fournies par le promoteur. Le promoteur appuie ces attestations d'avis fournis par un ou plusieurs EOQA.

Le Dossier de sécurité intègre également le dispositif de suivi et de gestion des situations dangereuses.

Dans la phase d'exploitation commerciale ultérieure, l'exploitant est engagé par le respect des éléments contenus dans le ou les DS ou DTS et, le cas échéant, des mesures associées aux réserves émises par l'EPSF dans la délivrance de son autorisation. En cas d'évolution non substantielle, le dossier de sécurité est tenu à jour par le promoteur qui l'a établi et le registre de type détenu par l'EPSF est mis à jour.

Lorsque, pour des raisons diverses, telles que phasage ou pluralité d'autorisations ou d'intervenants par exemple, il est décidé de recourir à la notion de système ferroviaire dans sa globalité, l'EPSF indique les modalités de l'instruction de l'autorisation qui sera menée conformément aux principes évoqués ci-dessus et dont la figure 2 (voir à la fin de ce chapitre) constitue une illustration.

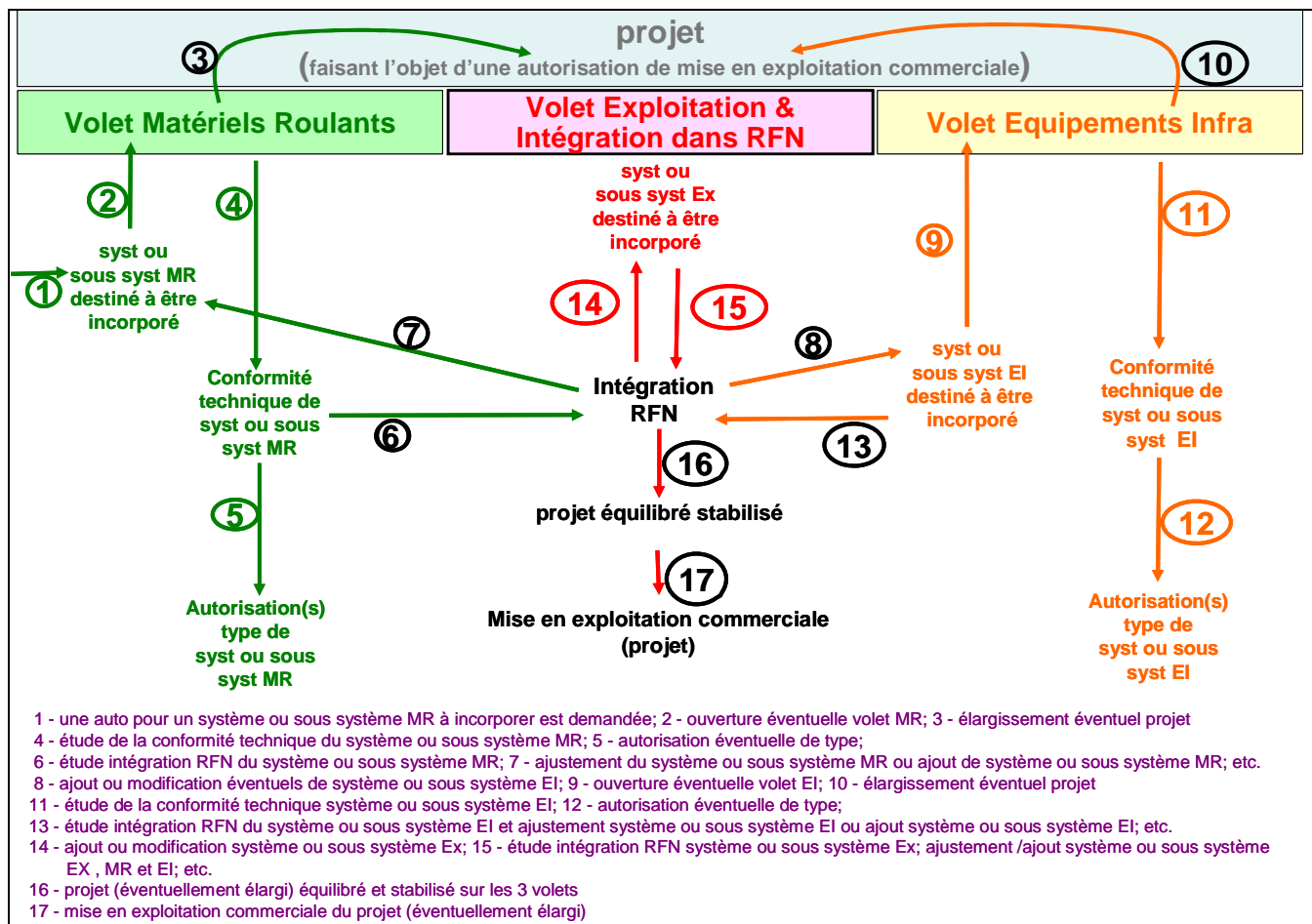


figure 1. illustration du processus: analyse itérative des impacts mutuels des différents volets

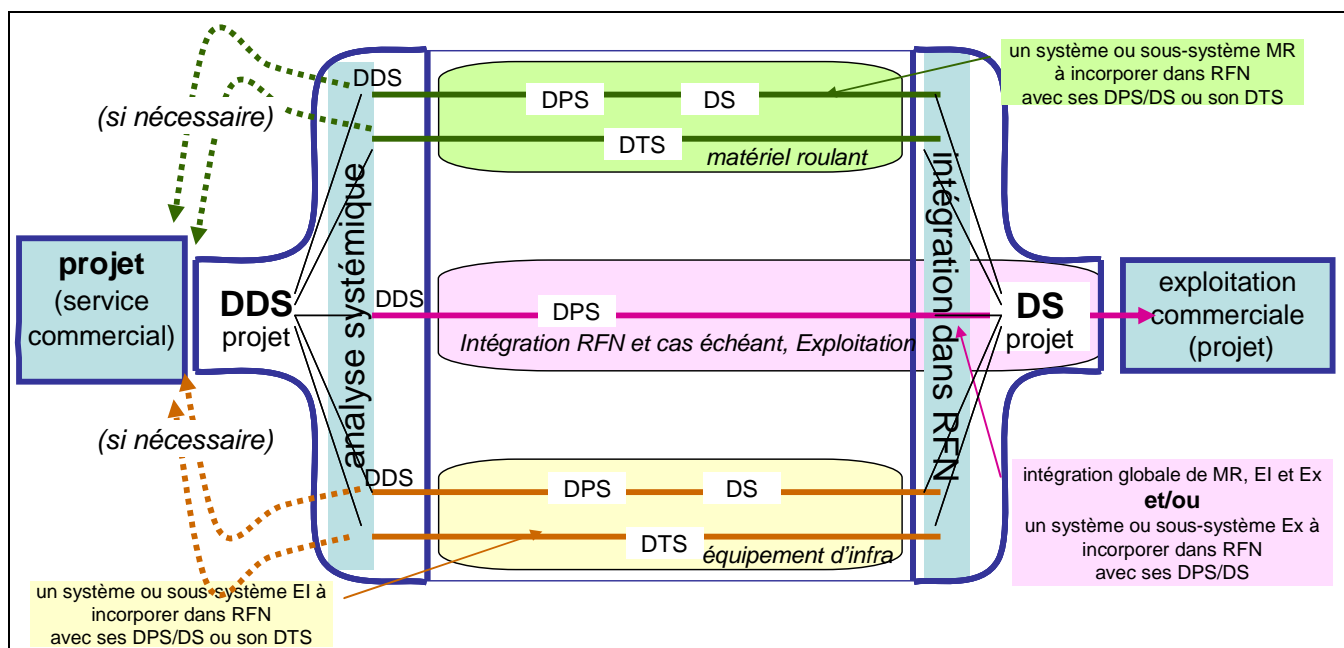


figure 2. illustration du processus: mécanisme d'instruction d'un projet en volets

6 - Autorisation de mise en exploitation commerciale du volet « exploitation et intégration dans le RFN » d'un projet

6.1 Principes

Le volet exploitation et intégration dans le RFN est destiné à :

- examiner les évolutions relatives aux procédures, méthodes ou organisations en vigueur sur le RFN ;
- vérifier, dans le cadre d'un projet ayant au moins un volet technique, que les « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » le composant s'intègrent correctement aussi bien avec ceux des autres volets du projet, qu'avec les constituants techniques existants du RFN ou qu'avec les règles et procédures d'exploitation en vigueur sur celui-ci.

Pour cela, il s'attache à :

- mettre en évidence des fragilisations éventuelles de l'exploitation du RFN ;
- mettre en œuvre les compensations et/ou parades correspondantes ;
- rétroagir, si nécessaire, sur la conception ou la réalisation de « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » techniques ;
- examiner la pertinence de ces compensations: efficacité, applicabilité, compatibilité de ces compensations entre elles et avec le reste de l'exploitation du RFN ;
- examiner l'absence d'incidence négative du projet sur le reste de l'exploitation du RFN.

Les hypothèses ou les contextes, pouvant avoir un lien avec la sécurité, pris en compte lors des études doivent être notés, attachés au projet, aux volets et/ou aux « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » et doivent être surveillés jusqu'à l'achèvement du projet puis respectés lors de l'exploitation commerciale.

6.2 Points à explorer

Ils portent essentiellement sur :

- la compatibilité inter technique entre les volets « matériel roulant » et "équipements d'infrastructure" du projet ;
- les perturbations et interférences réciproques ;
- les interfaces homme machine ;
- la compatibilité et la non fragilisation avec les règles et les procédures d'exploitation en vigueur: les effets redoutés sont la prise en défaut des règles et procédures et la complexification des référentiels ;
- les transitions techniques aux entrées et sorties du domaine concerné par le projet: réveils, activations, basculement d'équipements bord et bord/sol, etc. ;
- les transitions comportementales aux entrées et sorties du domaine concerné par le projet: les « opérateurs » enchaînent en continuité des missions dans plusieurs contextes et/ou changent de matériel ou d'équipement ou de comportements: l'effet redouté est l'importation ou l'exportation de comportements inadaptés dans un contexte donné.

6.3 Phase de définition et DDS

Conformément à l'article 45 du décret n°2006-1279, à la fin de la phase de définition, on doit disposer des données suivantes, établies, après échange, le cas échéant, entre les promoteurs et l'EPSF :

- description du projet ;

- hypothèses formant le contexte « sécurité » du projet ;
- identification des « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » nécessitant autorisation de mise en exploitation commerciale et de leurs promoteurs ;
- points préoccupants pour la sécurité à développer ou à étudier ;
- définition du ou des volets du projet ;
- identification des études à mener: thèmes et natures (essais, calculs, démonstration GAME, etc.) ;
- configurations existantes à utiliser pour comparaisons GAME ;
- identification des dossiers à fournir (DPS, DTS, DS) ;
- désignation des EOQA et description du contenu de leurs missions ;
- désignation des ON éventuels (application de STI) et description du contenu de leurs missions ;
- dérogations aux STI éventuellement envisagées (si elles sont déjà connues).

6.4 Phase d'études préliminaires et DPS

Le dossier identifie et justifie clairement ce qui est étudié et ce qui ne l'est pas. Pour chacune des fonctions et/ou constituants du projet explicités dans le DDS, le dossier examine si du fait du projet, ce constituant ou cette fonction est :

- source de situation dangereuse vis-à-vis du reste du système ;
- placé en situation dangereuse du fait du reste du système.

La méthode utilisée pour l'identification des dangers ou des situations dangereuses ou phénomènes non souhaités ou redoutés ou problèmes doit être explicitée pour qu'on puisse se l'approprier et juger de l'exhaustivité et pertinence des conclusions.

À la fin de la phase études préliminaires, le DPS doit faire apparaître entre autres :

- le contenu, éventuellement actualisé et enrichi, du DDS ; notamment en ce qui concerne les points préoccupants pour la sécurité à étudier et les hypothèses "sécurité" formant le contexte du projet ;
- l'analyse préliminaire des risques ;
- les principes de suivi et de gestion des situations dangereuses ;
- les engagements du promoteur en matière de précautions, compensations et parades à mettre en œuvre face aux risques identifiés ;
- la liste des points soumis à attestation par EOQA portant sur la conformité de l'exécution par rapport aux référentiels en vigueur ou par rapport aux engagements pris dans la phase préliminaire ;
- les modalités de suivi du projet par les parties prenantes: EPSF, RFF, promoteur(s) ;
- le dispositif de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » ;

Le dispositif de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » a pour but soit de garantir le maintien de ces hypothèses, soit de détecter leur éventuelle évolution au cours de la phase de mise en œuvre et d'achèvement . L'EPSF alerté, apprécie si l'évolution détectée est de nature à remettre en cause l'approbation du DPS. Selon le cas, l'EPSF pourra demander le retour aux hypothèses initiales, des compléments au DPS ou même une reprise de celui-ci. Dans les deux derniers cas, l'EOQA chargé d'établir le rapport sur la sécurité joint au DPS sera à nouveau sollicité par le promoteur.

6.5 Phase de mise en oeuvre et d'achèvement et DS

Le dossier récapitule les évaluations et éléments de preuve du respect des engagements pris dans le DPS ainsi que la description des mesures alternatives ou de compensation lorsque le promoteur a été amené à mettre en oeuvre d'autres parades que celles originellement prévues.

Le dossier récapitule en outre les pièces relatives à l'interopérabilité qui sont prévues par les textes institutionnels.

Il apporte également la preuve que les hypothèses « sécurité » formant le contexte du projet formulées dans le DPS sont d'actualité. Si nécessaire, il les met à jour et démontre qu'il a pris les dispositions nécessaires au maintien de la sécurité.

Lorsqu'il apparaît que, malgré le dispositif de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité », celles-ci ont évolué entre l'approbation du DPS et la mise en oeuvre et l'achèvement du « système ou sous-système destiné à être exploité », elles doivent être mises à jour et l'EOQA, chargé d'établir le rapport sur la sécurité accompagnant le DS, valide la pertinence et l'efficacité des mesures compensatoires prises par le promoteur.

Le Dossier de sécurité d'un projet et son autorisation de mise en exploitation commerciale constituent les pièces fondatrices du référentiel relatif à son exploitation.

Les éléments contenus dans le dossier de sécurité constituent un engagement formel de respect de la part de l'exploitant du service commercial correspondant. Ils constituent notamment une partie de la référence par rapport à laquelle cet exploitant sera audité.

7 - Autorisation de mise en exploitation commerciale ou autorisation de type d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » technique

On qualifie de « type » un « système ou sous-système destiné à être exploité » qui est suffisamment générique pour être :

- isolé, décrit, documenté et reproduit ;
- associé à un contexte d'utilisation et d'environnement.

L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un tel « système ou sous-système destiné à être exploité » est aussi appelée autorisation du type correspondant. Ses conditions d'emploi et son plan de maintenance doivent être systématiquement établis et fournis par le constructeur.

Lorsqu'un « système ou sous-système destiné à être exploité » a obtenu une autorisation de mise en exploitation commerciale ou autorisation de type pour un contexte donné (conditions d'utilisation, plan de maintenance, etc.), son éventuelle reproduction à l'identique est autorisée, sous réserve du strict respect de ce contexte.

La conformité au type des unités identiques formant une série est prononcée par le constructeur et sous la responsabilité de celui-ci dans les conditions prévues à l'article 43 point III du décret n° 2 006-1279. Cette conformité signifie que chaque unité possède les propriétés et caractéristiques attachées au type et uniquement celles-ci.

La déclaration par un constructeur de la conformité d'une série à un type équivaut à l'autorisation de mise en exploitation commerciale des matériels de cette série, dans les conditions d'emploi attachées au type.

La mise en oeuvre concrète et effective sur le RFN de l'une des unités d'une série déclarée conforme à un type autorisé reste cependant assujettie aux règles attachées au type concerné. Par exemple, un

matériel roulant ne peut être mis en circulation effective que par une EF l'ayant mentionné dans son dossier de certificat de sécurité et qu'après avoir été immatriculé.

7.1 Contexte et principes

L'examen d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » du volet « matériel roulant » ou « équipements d'infrastructure » prend en compte les éventuels ajustements qui ont été apportés au « système ou sous-système destiné à être exploité » dans le cadre de l'intégration dans le RFN. Il porte à la fois sur ses caractéristiques et performances intrinsèques, le respect des exigences « FDMS » et/ou techniques dont il relève ainsi que sur ses interfaces techniques avec les autres systèmes ou sous-systèmes constitutifs de l'exploitation du RFN : interfaces, conditions d'utilisation, hypothèses de fonctionnement (température, humidité, vibrations, fréquence et intensité des sollicitations, ...), etc.

Exemple : un type d'attache destinée à solidariser le patin d'un rail sur une traverse possède :

- des caractéristiques intrinsèques : nature acier, caractéristiques mécaniques, etc. ;
- des conditions d'emploi : pose (élastique LRS, élastique BN, rigide BN), pour tel type de rail sur tel type de traverse, etc. ;
- un plan de maintenance : critères de remplacement, périodicité et nature des examens ou mesures à effectuer, etc.

Lorsque des impacts sur le système sont identifiés, le DPS et le DS comportent obligatoirement une partie consacrée à la démonstration de la maîtrise de l'évolution au regard de la sécurité du RFN et, si besoin, un volet exploitation et intégration dans le RFN est créé (voir chapitre précédent).

Ce chapitre traite donc des « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » pour lesquels il n'y a, a priori, pas d'impact sur le système. Le DPS et le DS (ou le DTS) s'attachent à démontrer que l'évolution est effectivement confinée et qu'elle débouche sur des produits techniquement et fonctionnellement conformes à leur corpus référentiel ou, à défaut, à leur cahier des charges :

Il s'agit donc de démontrer, lorsque des solutions technologiques innovantes sont mises en oeuvre, que :

- soit, le « système ou sous-système destiné à être exploité » est conforme au corpus référentiel technique en vigueur ;
- soit, le « système ou sous-système destiné à être exploité » réalise les fonctions attendues et spécifiées avec leurs performances « FDMS » associées, lorsque des écarts sont constatés par rapport au corpus référentiel technique en vigueur.

Pour le matériel roulant, le corpus référentiel technique en vigueur est essentiellement constitué de l'arrêté matériel roulant du 1er juillet 2004, des STI et des résultats d'APR dans le cas où le promoteur estime que des fonctionnalités de son matériel ne sont pas couvertes par l'arrêté et les STI.

Sous réserve de le justifier, les démonstrations de conformité apportées dans le cadre d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » matériel roulant, peuvent s'appuyer sur :

- la présentation de preuves de conformité de plans, spécifications, résultats d'essais, dires d'experts, etc. ;
- la fourniture de certificats CE, établis par un ou des organismes habilités (ON), pour les composants couverts par les STI ;
- le rapport d'EOQA attestant de l'exhaustivité et de la validité des preuves de conformité présentées par le promoteur pour les exigences nationales non couvertes par les STI ;
- la présentation, le cas échéant, de l'attestation de conformité pour chaque point du référentiel commun, émanant de l'autorité nationale de sécurité ferroviaire du pays avec lequel l'EPSF a établi un accord de reconnaissance mutuelle.

Pour les équipements d'infrastructure, le référentiel technique en vigueur est essentiellement constitué de l'ensemble des prescriptions, normes, règles de l'art et savoir-faire répartis dans les différents textes de RFF et de SNCF-GID concernés.

Sous réserve de le justifier, les démonstrations de conformité apportées dans le cadre d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » d'un volet « équipements d'infrastructure », peuvent s'appuyer sur :

- la production d'attestations de conformité à des normes telles que NF ou UTE ou de labels tels que CE ou CENELEC, ou encore d'attestations fournies par certaines entités certifiées ISO ;
- la production de labels « produit homologué » obtenus auprès d'organismes techniques nationaux ou d'ingénierie dont la compétence est reconnue dans ce domaine ou auprès d'organismes techniques européens lorsque des accords de reconnaissance mutuelle existent ;
- la reproduction ou l'application stricte de méthodes ou procédés éprouvés par des organismes techniques ou d'ingénierie dont la compétence est reconnue dans ce domaine ou auprès d'organismes techniques européens lorsque des accords de reconnaissance mutuelle existent ;
- le respect de certaines spécifications fonctionnelles en vigueur sur RFN telles que celles reprises à l'IN 0507 « EF 5B 12 » ;
- le respect des STI lorsque le contexte effectif du projet est identique à celui correspondant aux normes d'interopérabilité ;
- la production d'un rapport favorable d'essais réalisés selon un processus validé par des entités agréées.

La capacité des gestionnaires de l'infrastructure du RFN, de RFF et de SNCF-GID, à maîtriser le confinement des évolutions technologiques ainsi que la mise en oeuvre des référentiels et processus de conception, réalisation et déploiement est reconnue par l'EPSF au travers de leur agrément de sécurité. Lorsqu'ils sont promoteurs de « système ou sous-système destiné à être exploité » « équipements d'infrastructure » ou « exploitation », ils n'ont donc pas à prouver la conformité aux référentiels existants dans les DS ou DTS qu'ils établissent: la mention de l'attestation de conformité de leur part est suffisante.

De même ils n'ont pas à prouver qu'ils ont correctement identifié les référentiels existants dans les DPS ou DTS qu'ils établissent : la mention de l'attestation d'exactitude de leur part est suffisante.

Dans le DPS, sont récapitulés les éléments de description, les résultats de l'analyse préliminaire des risques ainsi que les parades correspondantes prévues et la justification de leur efficacité, de leur cohérence mutuelle et de leur innocuité sur le reste du système.

Pour apprécier la valeur du DPS, l'EPSF s'appuie sur le rapport sur la sécurité établi par un EOQA :

- exhaustivité dans l'identification des dangers et des situations inconnues, mal maîtrisées ou instables ;
- pertinence de l'appréciation des risques ;
- pertinence des parades.

Pour prouver à l'EPSF que les engagements, relevant d'études spécifiques menées dans le cadre du DPS ou du respect de référentiels existants et pris dans la phase préliminaire ont effectivement été tenus lors de la phase de construction et de mise en oeuvre, le promoteur fournit, dans le DS, les attestations correspondantes établies par un ou plusieurs EOQA choisis en fonction des domaines de compétence requis.

7.2 Nouveaux types

7.2.1 Phase « définition »

Le « système ou sous-système destiné à être exploité » est décrit de façon générale ainsi que le contexte général dans lequel il s'inscrit ; le cas échéant son positionnement au sein d'un projet plus vaste est évoqué.

Les hypothèses « sécurité » relatives à son contexte de fonctionnement sont explicitées.

Les parties techniquement innovantes sont identifiées.

La nature des études et des attestations à fournir sont identifiées et le contenu correspondant des dossiers DPS est esquissé ; lorsqu'une démonstration par comparaison ou par équivalence est prévue, la situation servant de référence est explicitée.

Le plan de management « FDMS » est présenté.

Le ou les EOQA sont identifiés, ainsi que leurs missions.

Les ON éventuels (application de STI) sont identifiés, ainsi que leurs missions.

Le planning prévisionnel est associé.

7.2.2 Phase « études préliminaires »

7.2.2.1 pour les parties techniquement innovantes

L'objectif est de démontrer la conformité technique par :

- la recherche et l'établissement de la liste des écarts produits par rapport à l'existant ; pour le matériel roulant par exemple, par rapport aux technologies non couvertes par l'arrêté du 1er juillet 2004 ;
- l'établissement du cadre d'appréciation des écarts: constituants de référence ; fonctions de référence ; allocations "FDMS" de référence associées aux fonctions ; objectifs de résultat en terme de sécurité pour une évaluation d'équivalence globale ;
- la démonstration de la maîtrise des écarts : atteinte des objectifs de résultat et efficacité/innocuité des compensations éventuellement introduites ;
- la présentation du processus de management « FDMS » et de développement mis en place, notamment la description des tests et essais qui seront éventuellement utilisés comme preuve ;
- la présentation du plan d'évaluation du ou des EOQA et/ou ON chargés d'établir les attestations de conformité lors de la phase de mise en oeuvre et achèvement ;
- la description des tests et essais qui seront effectués pour la validation du produit ;
- la description du dispositif de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » mis en place.

Le dispositif de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » a pour but soit de garantir le maintien de ces hypothèses, soit de détecter leur éventuelle évolution au cours de la phase de mise en oeuvre et d'achèvement. L'EPSF alerté, apprécie si l'évolution détectée est de nature à remettre en cause l'approbation du DPS. Selon le cas, l'EPSF pourra demander le retour aux hypothèses initiales, des compléments au DPS ou même une reprise de celui-ci. Dans les deux derniers cas, l'EOQA chargé d'établir le rapport sur la sécurité joint au DPS sera à nouveau sollicité par le promoteur.

Lors de l'élaboration de son rapport sur la sécurité accompagnant le DPS, l'EOQA s'attache à valider la liste des écarts, les cadres d'appréciation des écarts, la pertinence des tests et essais éventuellement prévus, les processus de maîtrise des écarts, de management « FDMS » et de développement, et la conservation des hypothèses « sécurité ».

7.2.2.2 pour les parties non innovantes

L'objectif est l'application des référentiels existants ou des méthodes habituellement appliquées et reconnues, il s'agit donc de :

- rechercher et d'établir la liste des référentiels à appliquer, des normes en vigueur : SAM, SAI, STI, etc., ou des méthodes et procédés reconnus ;
- décrire le processus de management « FDMS » et de développement mis en place ;
- décrire le plan d'évaluation du ou des EOQA et/ou ON devant attester de la conformité de la réalisation lors de la phase « mise en oeuvre et achèvement » ;
- décrire le dispositif de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » mis en place.

Lors de l'élaboration de son rapport sur la sécurité accompagnant le DPS, l'EOQA s'attache à valider :

- le caractère non innovant de ces parties ;
- les référentiels et méthodes ou procédés appliqués ;
- les processus et la conservation, tout au long du projet, des hypothèses « sécurité » retenues.

7.2.3 Phase « mise en oeuvre et achèvement »

L'objectif est d'obtenir que tous les engagements pris lors de la phase études préliminaires et consignés dans le DPS aient été ou soient respectés ou à défaut, remplacés par des équivalents dont l'efficacité et la pertinence sont démontrées. Il y a lieu de donner :

- l'assurance du respect des référentiels ou des méthodes et procédés reconnus qu'il était prévu d'appliquer: référence des plans, rapports essais, PV de réception, attestations, etc. ;
- l'assurance du respect de la mise en place des parades ou compensations prévues dans le DPS ou de leur remplacement par des équivalents dont l'efficacité et la pertinence sont démontrées ;
- l'assurance du respect des processus de management « FDMS » et de développement mis en place ;
- les conditions d'exploitation et plans de maintenance ;
- les évolutions du plan de maintenance liées à la modification substantielle.

Les attestations de respect lors de la réalisation et le cas échéant, les rapports d'audit et/ou d'inspection, sont fournis par les EOQA.

Le dossier récapitule en outre les pièces relatives à l'interopérabilité qui sont prévues par les textes institutionnels.

Lors de l'élaboration de son rapport sur la sécurité accompagnant le DS, l'EOQA vérifie l'exhaustivité des attestations fournies et valide, le cas échéant, les remplacements effectués (efficacité et pertinence) et atteste de la conservation des hypothèses "sécurité" retenues.

Lorsqu'il apparaît que les hypothèses « sécurité » ont évolué entre l'approbation du DPS et la mise en oeuvre et l'achèvement du « système ou sous-système destiné à être exploité », l'EOQA chargé d'établir le rapport sur la sécurité accompagnant le DS valide la pertinence et l'efficacité des mesures compensatoires prises par le promoteur. Ce dernier met alors à jour les hypothèses « sécurité ».

7.3 Types de matériel roulant déjà autorisés sur le RFN et substantiellement modifiés

L'objectif est d'obtenir globalement les mêmes assurances que celles qui sont recherchées successivement lors des trois phases définition, études préliminaire et mise en oeuvre et achèvement décrites dans le cas d'un nouveau type. Compte tenu du contexte d'étude plus favorable, ces trois phases sont fondues en une seule et les dossiers DDS, DPS et DS sont remplacés par le DTS.

L'attention des promoteurs est attirée sur le fait que le traitement en DTS est monolithique et présente de ce fait l'inconvénient de reporter à la fin de la démarche le constat d'éventuelles différences d'appréciation entre l'EPSF et le promoteur.

La démarche à suivre est identique à celle décrite pour les types nouveaux (cf. 7.2) avec les principales spécificités suivantes :

- la présentation des références du matériel roulant déjà autorisé, de ses conditions d'utilisation et de son plan de maintenance ;
- l'explicitation du contexte et des hypothèses "sécurité" dans lesquels s'inscrit le type substantiellement modifié ;
- l'explicitation des points modifiés incluant l'identification des parties innovantes ;
- selon que les points modifiés débouchent sur des parties innovantes ou non, celles-ci seront traitées comme dans le cadre d'un nouveau type.

L'EOQA chargé d'établir le rapport accompagnant le DTS, a pour mission de :

- valider que les parties déclarées « non innovantes » le sont effectivement ;
- valider le choix des référentiels et méthodes appliqués ;
- valider les processus mis en oeuvre ;
- valider la liste des écarts, les cadres d'appréciation des écarts ;
- valider les démonstrations de maîtrise des écarts ;
- vérifier l'exhaustivité des attestations fournies et valider, le cas échéant, les remplacements effectués (efficacité et pertinence) ;
- attester de la conservation des hypothèses « sécurité ».

7.4 Types déjà autorisés sur le réseau d'un autre État membre de l'UE

L'objectif est d'obtenir globalement les mêmes assurances que celles qui sont recherchées successivement lors des trois phases définition, études préliminaire et mise en oeuvre et achèvement décrites dans le cas d'un nouveau type. Compte tenu du contexte d'étude plus favorable, ces trois phases sont fondues en une seule et les dossiers DDS, DPS et DS sont remplacés par le DTS.

Les principales spécificités de la démarche portent donc sur l'établissement du caractère équivalent du type et sur la méthode retenue à cet effet : utilisation d'un référentiel commun, de règles équivalentes, etc.

Le DTS doit notamment comporter :

- la présentation des références, du plan de maintenance et des conditions d'utilisation du type déjà autorisé ;
- l'explicitation de ses conditions d'utilisation sur RFN, du contexte et des hypothèses "sécurité" dans lesquels s'inscrit ce type sur le RFN ;
- l'explicitation des fonctions requises sur RFN et des caractéristiques « FDMS » associées ;
- l'inventaire des écarts par rapport aux référentiels techniques en vigueur sur RFN ;

- l'inventaire récapitulatif des écarts dus à la transposition sur RFN ;
- l'explicitation du traitement de ces écarts: dispositions correctives, compensations, démonstration de l'innocuité de l'écart, etc. ;
- les démonstrations du maintien de la sécurité correspondantes, à réaliser comme dans le cadre d'un nouveau type ;
- l'explicitation, le cas échéant, des conformités ou éventuelles dérogations aux STI.

Lorsqu'ils existent, les accords de « reconnaissance mutuelle » en matière de matériel roulant ou d'équipements d'infrastructure passés entre l'ANS de l'État considéré et l'EPSF sont utilisables pour démontrer la preuve d'équivalence. Les modalités correspondantes sont définies dans les textes relatifs aux « reconnaissances mutuelles ».

Pour des matériels ayant fait l'objet d'une autorisation de mise en exploitation commerciale dans un pays de l'UE avec lequel l'EPSF n'a pas encore d'accord de reconnaissance mutuelle, le promoteur peut, pour chaque point de l'arrêté du 1^{er} juillet 2004, présenter le résultat d'une analyse de conformité établie sur la base de règles différentes. Toutefois il doit faire valider l'équivalence de ces règles aux exigences de l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 par un EOQA et faire valider cette démarche par l'EPSF.

L'EOQA chargé d'établir le rapport accompagnant le DTS, a pour mission de :

- vérifier l'existence des documents ayant permis de délivrer l'autorisation sur l'autre état membre ;
- valider que les parties déclarées "non innovantes" le sont effectivement ;
- valider les référentiels et méthodes appliqués ;
- valider les processus mis en œuvre ;
- valider la liste des écarts, les cadres d'appréciation des écarts ;
- valider les démonstrations de maîtrise des écarts ou d'équivalence ;
- vérifier l'exhaustivité des attestations fournies et valider, le cas échéant, les remplacements effectués (efficacité et pertinence) ;
- attester de la conservation des hypothèses « sécurité » retenues.

8 - Interopérabilité

Lorsqu'un projet relève, en tout ou partie, de l'application de Spécifications techniques d'interopérabilité, outre l'examen de son caractère intégrable en sécurité dans l'exploitation du RFN, l'autorisation de mise en exploitation commerciale de ce projet porte également sur le respect de ces spécifications par le projet.

Lorsque pour des raisons diverses, des STI ou parties de STI en vigueur ne sont pas appliquées, le promoteur doit présenter à l'EPSF les dérogations correspondantes accordées par le ministre chargé des transports et/ou par la commission européenne après notification du ministre. Dans le DPS, sont récapitulées les STI ou parties de STI effectivement appliquées dans le cadre du projet et les éventuelles dérogations évoquées ci-dessus.

La demande de dérogations présentée à l'EPSF doit se faire conformément à la circulaire du 24 avril 2008 relative aux procédures et modalités de délivrance des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité.

Le respect des STI est démontré par le promoteur par la production des déclarations CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité correspondants et attesté pour les sous-

systèmes par les déclarations CE de vérification correspondantes, selon les dispositions de l'article 33 du décret 2006-1279.

Les modalités d'instruction correspondante sont reprises au chapitre 9 du présent document.

9 - Instruction des dossiers

Le présent paragraphe décrit l'aspect administratif de l'instruction par l'EPSF des dossiers suivants :

- Dossier de définition de sécurité (DDS)
- Dossier préliminaire de sécurité (DPS)
- Dossier de sécurité (DS)
- Dossier technique de sécurité (DTS)

Le contenu nominal de ces dossiers, voire un canevas type, est présenté.

Lorsque sa complexité le justifie, le projet peut être découpé en volets et/ou en phases. Dans le cas de découpage en phases distinctes, chacune d'entre elles peut faire l'objet de l'établissement d'un DPS et DS distincts.

L'attention du promoteur est attirée sur le fait que le DS doit être transmis à l'EPSF après vérification de la prise en compte des éventuelles prescriptions complémentaires mentionnées dans l'acte d'approbation du DPS.

L'instruction du DS par l'EPSF ne peut commencer que lorsque l'approbation du DPS a été prononcée.

9.1 Nombre et forme des dossiers

Le promoteur transmet à l'EPSF, par courrier avec demande d'avis de réception, une demande d'instruction du dossier en trois exemplaires originaux sous format papier ainsi qu'un exemplaire sous forme de fichiers informatiques non modifiables fixés sur CD ou DVD-ROM.

Lorsque RFF est promoteur d'un projet, le nombre d'exemplaires sous forme papier du dossier considéré est limité à deux.

Les courriers sont à adresser à :

Établissement public de sécurité ferroviaire
Monsieur le directeur général
1, parvis de La Défense
92044 LA DÉFENSE Cedex (France)

9.2 Contenu des dossiers

Le corps du texte, ainsi que les documents annexés, doivent être rédigés en français.

Le dossier doit reprendre, en tant que de besoin, les items mentionnés au décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 complété par ceux repris à l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de

réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

Dans ce cadre, il doit reprendre les éléments d'appréciations permettant à l'EPSF d'avoir l'assurance raisonnable que le projet, y compris en matière d'exploitation, ne présentera aucune anomalie significative pour la sécurité ou pour l'interopérabilité, le cas échéant, puis de transmettre son avis ou sa décision au promoteur.

Les documents cités dans un dossier dont l'accessibilité est limitée (documents projets, comptes-rendus de réunion...) doivent être joints au dossier. Certains autres documents cités doivent pouvoir être fournis à la demande de l'EPSF à l'occasion de l'instruction.

Les sigles, acronymes et abréviations doivent tous être repris dans un glossaire.

A titre d'illustration et pour faciliter l'élaboration du dossier par le promoteur, une liste d'items figure en annexe pour chaque type de dossier. Cette liste correspond à une configuration a priori « standard » d'un projet et doit être adaptée au contexte réel et concret du projet faisant l'objet du dossier.

9.2.1 Phase « définition » (DDS)

La fin de la phase de définition d'un projet est concrétisée par l'élaboration du dossier de définition de sécurité (DDS).

La complétude administrative du DDS est examinée par rapport aux articles 4 et 13 de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés .

Comme mentionné aux principes (chapitre 5), l'introduction sur le RFN d'un « système ou sous-système destiné à être exploité » appartenant à un des trois volets nécessite de vérifier sa bonne intégration dans le système d'exploitation global en place sur le RFN à travers le volet « Exploitation et intégration dans RFN ».

Les points suivants feront l'objet d'une attention particulière lors de l'instruction :

- la présentation du projet précisant les hypothèses (ou le contexte dans lequel il va être incorporé) pouvant avoir un lien avec la sécurité et à prendre en compte lors des études, dans le but de mettre ou pas en évidence la nécessité de traitement selon les volets « matériel roulant » et/ou « équipements d'infrastructure » et/ou « exploitation et intégration système » ;
- les spécificités du projet relatives à l'activation du chapitre 6 ;
- l'identification, dans le cas où l'incorporation d'un ou plusieurs sous systèmes nécessite l'activation du « volet exploitation et intégration système » :
 - du ou des volets du projet ;
 - des promoteurs devant présenter les DDS/DPS/DS/DTS propres aux volets « matériel roulant » et/ou « équipements d'infrastructure » et/ou « exploitation et intégration système » ;
- l'identification des « systèmes ou sous-systèmes destinés à être exploités » nécessitant autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- les points préoccupants pour la sécurité à développer ou à étudier ;
- l'identification des études à mener: thèmes et natures (essais, calculs, démonstration GAME, etc.) ;
- les configurations existantes à utiliser pour comparaisons GAME ;
- la description du dispositif d'enregistrement et de surveillance des hypothèses « sécurité » tout au long du déroulement du projet ;
- le nom des différents EOQA et la définition de leurs différentes missions.

La fourniture, par le promoteur, d'un échéancier prévisionnel de réalisation de son projet précisant les dates envisagées de remise à l'EPSF des dossiers nécessaires en vue de la délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale des systèmes et sous systèmes composant ce projet revêt un caractère important.

Cet échéancier doit tenir compte des délais réglementaires, précisés ci-après, nécessaires à l'EPSF pour instruire ces dossiers et recueillir l'avis des organismes concernés qu'il aura le cas échéant consultés.

9.2.2 Phase « études préliminaires » (DPS)

La fin de la phase d'études préliminaires d'un projet est concrétisée par l'élaboration du dossier préliminaire de sécurité (DPS).

Dans des cas complexes justifiés, le DPS pourra être présenté en plusieurs étapes.

La complétude administrative du DPS est examinée par rapport aux articles 5 et 13 de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés. Il convient en outre que :

- le corps du texte aborde tous les items spécifiés dans le DDS ;
- le DPS prenne en compte les points particuliers liés à la sécurité éventuellement précisés dans l'avis de l'EPSF sur le DDS.

Les points suivants feront l'objet d'une attention particulière lors de l'instruction :

- le contenu, éventuellement actualisé et enrichi, du DDS ; notamment en ce qui concerne les points préoccupants pour la sécurité à étudier et les hypothèses "sécurité" formant le contexte du projet ;
- les objectifs de sécurité et leur justification ;
- l'analyse préliminaire des risques ;
- les engagements du promoteur en matière de précautions, compensations et parades à mettre en œuvre face aux risques identifiés ;
- la liste des points qui seront soumis aux EOQA et/ou ON pour attester de la conformité de l'exécution par rapport aux référentiels en vigueur et aux engagements pris ;
- les modalités de suivi du projet par les parties prenantes ;
- la description du dispositif d'enregistrement et de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » ;
- le nom des différents EOQA et la définition de leurs différentes missions : rapport sur la conformité de la réalisation au DPS (exhaustivité des preuves, attestations, résultats essais prévus au DPS, valeur et pertinence des variantes ou alternatives mises en œuvre, etc.).

9.2.3 Phase « mise en oeuvre et achèvement » (DS ou DTS)

Dossier de sécurité

La fin de la phase d'achèvement d'un projet est concrétisée par l'élaboration du dossier de sécurité (DS).

La complétude administrative du DS est examinée par rapport aux articles 6 et 13 de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de

systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés. Il faut en outre que :

- le corps du texte aborde tous les items spécifiés dans le DPS approuvé ;
- le corps du texte aborde, si nécessaire, les prescriptions complémentaires mentionnées dans l'acte d'approbation du DPS ;
- les éventuelles pièces « justificatives » indispensables à l'instruction, telles que résultats d'essais ou de tests non encore disponibles, soient identifiées (elles seront obligatoirement fournies ultérieurement).

Les points suivants feront l'objet d'une attention particulière lors de l'instruction :

- les attestations et démonstrations du respect des engagements pris dans le DPS ainsi que la description des mesures alternatives ou de compensation lorsque le promoteur a été amené à mettre en œuvre d'autres parades que celles originellement prévues ;
- la preuve que les hypothèses « sécurité » formant le contexte du projet formulées dans le DPS sont toujours d'actualité et au besoin, leur mise à jour et la démonstration que les dispositions nécessaires au maintien de la sécurité ont été prises ;
- les validations fournies par le ou les EOQA ;
- la description du dispositif de surveillance, pendant la durée de l'exploitation, des hypothèses « sécurité » ; les éventuelles prescriptions particulières émises par l'EPSF dans l'autorisation de mise en exploitation commerciale seront intégrées à celui-ci.

Dossier technique de sécurité

Dans les cas prévus aux articles 54 et 57 du décret n°2006-1279, la fin de la phase d'achèvement d'un projet est concrétisée par l'élaboration du dossier technique de sécurité (DTS).

La complétude administrative du DTS est examinée par rapport à aux articles 7 et 13 de l'arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés. Il faut en outre que certaines pièces « justificatives » telles que résultats d'essais ou de tests mises en réserve soient identifiées (elles seront obligatoirement fournies ultérieurement).

Les points suivants feront l'objet d'une attention particulière lors de l'instruction :

- les caractéristiques et performances intrinsèques du système ou sous système ;
- la description des éventuels ajustements apportés au système à autoriser dans le cadre de l'intégration système ;
- la démonstration du respect des exigences « FDMS » et/ou techniques dont le système proposé relève ;
- les interfaces techniques avec les autres systèmes ou sous-systèmes constitutifs de l'exploitation du RFN: interfaces, conditions d'utilisation, hypothèses de fonctionnement (température, humidité, vibrations, fréquence et intensité des sollicitations, ...), etc. ;
- la description du dispositif de surveillance, pendant la durée de l'exploitation, des hypothèses « sécurité » ; les éventuelles prescriptions particulières émises par l'EPSF dans l'autorisation de mise en exploitation commerciale seront intégrées à celui-ci.

De plus, en ce qui concerne :

a) le matériel roulant :

- la présentation de preuves de conformité de plans, spécifications, résultats d'essais, dires d'experts, etc.
- les attestations fournies par le ou les EOQA et/ou par un gestionnaire d'infrastructure agréé ;

- la fourniture de certificats CE, établis par un ou des organismes habilités (ON), pour les composants couverts par les STI ;
- le rapport d'EOQA attestant de l'exhaustivité et de la validité des preuves de conformité présentées par le promoteur pour les exigences nationales non couvertes par les STI ;
- la présentation, pour chaque point du référentiel commun, de l'attestation de conformité émanant de l'autorité nationale de sécurité ferroviaire du pays avec lequel l'EPSF a établi un accord de reconnaissance mutuelle.

b) les équipements d'infrastructure :

- les attestations de conformité aux normes telles que NF ou UTE ou de labels tels que CE ou CENELEC, ou encore d'attestations fournies par certaines entités certifiées ISO ;
- les labels « produit homologué » obtenus auprès d'organismes techniques nationaux rattachés à un gestionnaire d'infrastructure agréé, tels que les services d'ingénierie de la SNCF-GID ou auprès d'organismes techniques européens lorsque des accords de reconnaissance mutuelle existent ;
- la reproduction ou l'application stricte de méthodes ou procédés éprouvés par des organismes techniques faisant partie d'un gestionnaire d'infrastructure agréé, tels que les services d'ingénierie de la SNCF-GID ou auprès d'organismes techniques européens lorsque des accords de reconnaissance mutuelle existent ;
- l'attestation du respect de certaines spécifications fonctionnelles en vigueur sur le RFN telles que celles reprises à l'IN 0507 « EF 5B 12 », ou le respect de certaines STI ;
- le rapport favorable d'essais réalisés selon un processus validé par des entités agréées.

9.2.4 Phase d'exploitation du système jusqu'à son démantèlement

Dans la phase d'exploitation commerciale ultérieure, l'exploitant est engagé par le respect des éléments contenus dans le ou les DS ou DTS et, le cas échéant, des mesures associées aux prescriptions particulières émises par l'EPSF dans la délivrance de son autorisation.

En cas d'évolution non substantielle, le dossier de sécurité du promoteur est tenu à jour sous sa responsabilité, pendant toute la durée de l'exploitation du système ou sous-système considéré.

Le promoteur transmet les éléments relatifs aux modifications non substantielles à l'EPSF pour que ce dernier puisse réaliser éventuellement la mise à jour du registre de type.

9.3 Accusé de réception :

Dans un délai de sept jours suivant la réception, un formulaire « accusé de réception » est établi et adressé au promoteur. Cet accusé de réception :

- demande la communication du nom et des coordonnées de la personne désignée par le promoteur pour être l'interlocuteur de l'EPSF en ce qui concerne le dossier considéré ;
- précise les délais d'instruction et voies de recours possibles.

Cet accusé de réception est suivi :

- de l'envoi d'un bordereau de réception de dossier à retourner signé à l'EPSF en vue du recouvrement d'un acompte de redevance dû conformément à la délibération du 21 juin 2006 du conseil d'administration de l'Établissement public de sécurité ferroviaire et publiée au Bulletin officiel du ministère des transports du 10 septembre 2006, en vertu de l'article 3-3 de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;
- de l'envoi d'un courrier indiquant le nom et les coordonnées de la personne désignée par l'EPSF pour être l'interlocuteur du promoteur en ce qui concerne le dossier considéré.

9.4 Complétude du dossier et délais réglementaires

Dans le mois qui suit l'envoi de l'accusé de réception du dossier, l'EPSF procède à l'examen de la complétude du dossier sur la base de l'ensemble des éléments repris aux paragraphes ci-dessus.

A l'issue de cet examen, l'EPSF :

- soit, constate que le dossier est complet et poursuit par conséquent son instruction; dans ce cas, le délai réglementaire d'instruction de 4 mois (2 mois dans le cas d'un DDS relatif au matériel roulant) court à compter de l'envoi par l'EPSF de l'accusé de réception du dossier ;
- soit, demande la fourniture d'éléments complémentaires en précisant la date limite à laquelle ils doivent lui parvenir; dans ce cas, le délai réglementaire court à compter de la date de réception de la dernière pièce manquante.

Chaque élément complémentaire produit fait l'objet d'un accusé de réception. Lorsque le dernier élément est produit l'EPSF notifie la complétude du dossier.

Le fait que l'EPSF ne demande pas la production de pièces complémentaires dans le mois suivant l'envoi de l'accusé réception ou déclare le dossier complet après production de celles-ci signifie seulement que le dossier contient les pièces administrativement requises pour être instruit. À ce stade l'EPSF ne se prononce pas sur la valeur démonstrative ou sur la pertinence de ces pièces.

9.5 Consultation de RFF et de la DSC

L'EPSF transmet, pour consultation, un exemplaire sous format papier du dossier réputé complet aux organismes suivants :

- Direction de la sécurité civile (DSC) systématiquement ;
- RFF si ce dernier n'est pas promoteur.

L'avis de RFF et/ou de la DSC devra être reçu à l'EPSF, dans un délai de deux mois dans le cas général et d'un mois (exceptionnellement 2 mois) dans le cas de matériel roulant.

Lorsque l'EPSF constate que le dossier n'est pas complet, il s'entend avec RFF et la DSC pour leur communiquer à titre d'information, s'ils le souhaitent, le dossier en l'état.

9.6 Particularités relatives à l'instruction par l'EPSF

Au cours de l'instruction du dossier, l'EPSF demande au promoteur en tant que de besoin tous documents, précisions complémentaires, ainsi que la reprise de pièces considérées non acceptables en l'état.

Lors de la phase d'instruction, des contacts, transmissions d'informations, formels ou informels peuvent être pris entre les personnes désignées respectivement par les promoteurs et par l'EPSF pour contribuer à l'établissement ou au traitement des dossiers concernés. Dans ce cadre, tant l'EPSF qu'un promoteur peut faire participer, sous sa responsabilité, à ces échanges des tierces entités impliquées dans le projet, telles que : GI, GI-D, bureaux d'études, fournisseurs, sous traitants, EOQA... Dans ce cas, les entités concernées, l'identité des participants, les missions attribuées relatives au projet doivent être précisées.

La participation d'un ou plusieurs représentants de l'EPSF à des réunions de présentation ou de travail, échanges de tous ordres pendant la période d'instruction du dossier ne peut en aucun cas valoir tacite approbation des éléments du dossier remis par le promoteur. Seule la décision écrite de l'EPSF est opposable.

9.7 Avis sur le Dossier de définition de sécurité (rappel des dispositions du décret 2006-1279)

L'EPSF émet son avis en prenant en compte en tant que de besoin l'avis de RFF (le cas échéant) et celui de la DSC, éventuellement celui d'autres organismes consultés sur des aspects particuliers du projet.

L'EPSF fait connaître au promoteur ainsi qu'aux organismes qu'il a consultés son avis sur le dossier de définition. Cet avis précise les points particuliers liés à la sécurité à prendre en compte pour la conception et la réalisation du système ou sous-système.

9.8 Approbation du Dossier préliminaire de sécurité (rappel des dispositions du décret 2006-1279)

L'approbation du DPS peut être assortie de prescriptions complémentaires. La décision d'approbation spécifie, en tant que de besoin, les conditions particulières du suivi de la réalisation et d'information de l'EPSF.

La décision d'approbation prend en compte le cas échéant l'avis de RFF et celui de la DSC.

9.9 Autorisation de mise en exploitation commerciale au vu du Dossier de sécurité

L'EPSF délivre au promoteur une autorisation de mise en exploitation commerciale au vu d'un dossier de sécurité et après approbation, le cas échéant, des compléments ou modifications au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national et à la documentation d'exploitation définie à l'article 10 du décret 2006-1279, que le projet rendrait nécessaires.

L'autorisation de mise en exploitation commerciale émise par l'EPSF peut être :

- délivrée sans réserves, ni remarques, ni observations ;
- délivrée à titre provisoire ou limitée géographiquement, assortie, en tant que de besoin, de prescriptions particulières ;
- délivrée sous certaines conditions ou particularités d'exploitation ;
- refusée.

Dans les trois derniers cas, la décision de l'EPSF est motivée.

L'autorisation de mise en exploitation peut être délivrée sous réserve que soient produits le moment venu, par le promoteur certains éléments non rédhutoires à la délivrance de l'autorisation et identifiés comme tels lors de l'instruction par l'EPSF du dossier de sécurité.

Après fourniture par le promoteur des éléments attendus, puis examen et approbation par l'EPSF, ce dernier lève les réserves et en informe le promoteur par courrier recommandé avec accusé de réception et en adresse une copie à RFF (au besoin) et à la DSC.

Une copie de l'autorisation est adressée :

- à RFF le cas échéant ;
- à la Direction de la sécurité civile (DSC) systématiquement ;
- au ministère chargé des transports.

L'EPSF notifie la décision au promoteur et la publie.

Annexe A

Exemple de canevas d'un Dossier de définition de sécurité

Le Dossier de définition de sécurité doit notamment contenir, en tant que de besoin, les documents suivants :

Présentation du promoteur

En cas de présentation d'un projet, il y a lieu d'identifier :

- le promoteur du projet ;
- le ou les volets du projet ;
- le ou les promoteurs devant présenter les DDS/DPS/DS/DTS propres au volet « Matériel roulant » ou « Infrastructure » ou « exploitation et intégration dans le RFN ».

Principes d'organisation

La description de la répartition des tâches de conception et réalisation, les responsabilités des intervenants, les modalités de contrôle.

La description du dispositif d'enregistrement et de surveillance des hypothèses « sécurité » tout au long du déroulement du projet.

Présentation du projet

La description du contexte général dans lequel s'inscrit le projet et le cas échéant son positionnement au sein d'un projet plus vaste à plus ou moins long terme :

- le réseau sur lequel il est envisagé de l'incorporer ;
- les spécificités du projet susceptibles de nécessiter l'étude au niveau du système ferroviaire partiellement ou dans sa globalité ;
- la définition du ou des volets du projet ;
- les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet ;
- les hypothèses « sécurité » relatives à son contexte de fonctionnement ;
- les innovations et/ou singularités du projet ;
- l'identification des systèmes ou sous systèmes nécessitant une autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- le planning prévisionnel et le phasage du projet intégrant les délais d'élaboration et d'instruction des différents dossiers (DDS, DPS, DS).

Le système de référence

Les configurations existantes à utiliser pour réaliser les études « GAME » ;

La liste des spécifications techniques et fonctionnelles ainsi que les dérogations éventuelles du système de référence.

Référentiel réglementaire

Le référentiel technique et réglementaire utilisé, les STI applicables et les éventuelles dérogations envisagées.

Objectifs de sécurité

Les principaux enjeux en matière de sécurité ;

Les éléments permettant d'atteindre l'objectif de sécurité.

Interopérabilité

Le cas échéant, les éléments permettant de respecter les spécifications techniques d'interopérabilité applicables.

Études à mener

Les points préoccupants pour la sécurité à développer ou à étudier ;

La liste des accidents et dangers de toute nature pouvant survenir du fait de l'incorporation du projet dans le système d'exploitation en place avec toutes ses composantes, et ceux pouvant impacter le projet ;

Une notice sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter le projet et vice versa ;

L'identification des études à mener : thèmes et natures (essais, calculs, démonstration « GAME », etc.).

Plan d'évaluation

Le promoteur communique le nom des différents EOQA voire l'organisme habilité choisi ainsi que la définition des différentes missions notamment relative à l'établissement du rapport sur la sécurité joint au DPS (exhaustivité des études et pertinence des parades, pertinence d'identification des référentiels à appliquer, etc.).

Annexe B

Exemple de canevas d'un Dossier préliminaire de sécurité

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs phases impliquant des mises en exploitation commerciale successives, un dossier préliminaire de sécurité sera présenté pour chacune d'elles.

Tout Dossier préliminaire de sécurité doit notamment contenir, en tant que de besoin, les documents suivants :

Présentation du promoteur

En cas de présentation d'un projet, il y a lieu d'identifier :

- le promoteur du projet ;
- le ou les volets du projet ;
- le ou les promoteurs devant présenter les DDS/DPS/DS/DTS propres au volet « Matériel roulant » ou « Infrastructure » ou « exploitation et intégration dans le RFN ».

Organisation

Le plan d'organisation du projet et de management de la sécurité présentant la répartition des tâches des différents intervenants dans les activités de construction et de démonstration de la sécurité.

La description du dispositif d'enregistrement et de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » ;

Les modalités relatives au suivi du projet par les éventuelles parties prenantes : promoteur(s), RFF, ...

Système de référence

Les configurations existantes à utiliser pour réaliser les études « GAME » ;

La liste des spécifications techniques et fonctionnelles ainsi que les dérogations éventuelles du système de référence.

Système ou sous-système projeté

La description du contexte général dans lequel s'inscrit le projet et le cas échéant son positionnement au sein d'un projet plus vaste à plus ou moins long terme ;

La description des caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles du système projeté dans le contexte du système ferroviaire (système d'exploitation et son environnement) avec présentation détaillée des innovations et /ou singularités du projet ;

Liste des spécifications techniques et fonctionnelles du système ou sous-système en projet ;

L'identification des composants de sécurité ;

Liste des constituants possédant déjà des certificats ;

Les dérogations aux référentiels techniques ou de sécurité, la copie des dérogations déjà accordées ;

Les éventuelles variantes envisagées pour la réalisation des sous-systèmes ou des composants.

Objectifs de sécurité

La présentation et justification des objectifs de sécurité énoncés au dossier de définition de sécurité et poursuivis ainsi que les méthodes retenues pour les atteindre.

Interopérabilité (le cas échéant),

Les éléments permettant de respecter les Spécifications techniques d'interopérabilité applicables.

La ou les demandes éventuelles de dérogation aux STI en vigueur.

Écarts

Les présentations et justifications des écarts éventuels avec le système de référence.

Pour les innovations, les sous systèmes qui le composent et les différentes interfaces.

Analyse préliminaire des risques

En tant que de besoin, une Analyse préliminaire des risques de toutes natures exhaustive y compris vis-à-vis des risques naturels et technologiques (utilisation de la norme NF EN 50126 si pas de système de référence existant), est réalisée.

Cette analyse contient notamment les documents suivants :

- description du fonctionnement du système ;
- identification des événements redoutés liés à la sécurité du système : accidents et dangers de toute nature pouvant survenir sur le système d'exploitation en place avec toutes ses composantes, du fait de l'incorporation du projet dans celui-ci, et ceux pouvant impacter le projet ;
- causes probables ;
- évaluation et classement des risques associés ;
- liste des mesures de prévention et de protection à mettre en oeuvre pour réduire ces risques ;
- guide pour les études de sécurité détaillées ultérieures éventuellement nécessaires ;
- proposition d'allocation des objectifs de sécurité entre les composants du système.

Résultats de l'analyse préliminaire des risques :

Pour chacune des fonctions et/ou constituants du projet vis-à-vis du reste du système et pour le reste du système envers chacune des fonctions et/ou constituants du projet, l'identification des scénarios d'accident, des niveaux de risque associés et des moyens de prévention et de protection correspondant envisagés.

Démonstrations de sécurité

L'analyse réalisée par comparaison avec le système de référence, étude GAME, utilisation de la norme NF-EN 50126...

La présentation et justification des études de démonstration de la sécurité.

Les méthodes de démonstration et les principes dont le respect permettront le maintien du niveau de sécurité pendant toute la période d'utilisation du système ou du sous-système autorisé.

Engagement du promoteur

L'engagement du promoteur sur la mise en œuvre des précautions, compensations et parades face aux risques identifiés.

Exploitation et maintenance

Les principes d'exploitation et de maintenance envisagés permettant le respect de la réglementation et la garantie du respect des objectifs de sécurité tout au long de l'utilisation du système ou sous-système autorisé, tant en situation nominale qu'en situations particulières ou dégradées.

Référentiels

- La documentation de référence : textes réglementaires, documents normatifs et règles de l'art.
- Les STI applicables et leurs éventuelles dérogations.
- Les référentiels à adapter ou à créer
- La liste des documents, intéressant la sécurité et la qualité, à produire.

Tests et essais

La définition du programme prévisionnel reprenant les dates et la description des tests et essais.

Plan d'évaluation

La définition des points prévus à être soumis à l'évaluation par un EOQA en vue d'attester de la conformité de la réalisation par rapport aux référentiels en vigueur et par rapport aux engagements pris dans le DPS.

Les missions attribuées à (aux) l'EOQA, y compris les modalités de contrôle de la réalisation du projet, nécessaire pour élaborer le rapport sur la sécurité joint au DS (exhaustivité des preuves, attestations, résultats essais prévus au DPS, valeur et pertinence des variantes ou alternatives mises en oeuvre, ...)

Le nom du ou des EOQA chargés par le promoteur d'accomplir ces missions.

Rapport sur la sécurité

Le rapport sur la sécurité établi par l'expert ou organisme qualifié agréé conformément aux missions qui lui ont été confiées par le promoteur.

Secours

Modalités de prise en compte des besoins d'information et des exigences d'intervention des services de secours.

Annexe C

Exemple de canevas d'un Dossier de sécurité

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs phases impliquant des mises en exploitation commerciale successives, un dossier de sécurité sera présenté pour chacune d'elles.

Le Dossier de sécurité doit notamment contenir, en tant que de besoin, les documents suivants :

Présentation du promoteur

En cas de présentation d'un projet, il y a lieu d'identifier :

- Le promoteur du projet ;
- Le ou les volets du projet ;
- Le ou les promoteurs devant présenter les DDS/DPS/DS/DTS propres au volet « Matériel roulant » ou « Infrastructure » ou « exploitation et intégration dans le RFN ».

Organisation

L'organisation du projet et de management de la sécurité mise en place tout au long du projet présentant la répartition des tâches des différents intervenants dans les activités de construction et de démonstration de la sécurité ;

La description et le résultat du dispositif d'enregistrement et de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » ;

Le résultat du suivi du projet par les parties prenantes: EPSF, promoteur(s), etc.

Système de référence

Les configurations existantes à utiliser pour réaliser les études « GAME » ;

La liste des spécifications techniques et fonctionnelles ainsi que les dérogations éventuelles du système de référence.

Système ou sous-système réalisé

La description du contexte général dans lequel s'inscrit le projet et le cas échéant son positionnement au sein d'un projet plus vaste à plus ou moins long terme ;

La description des caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles du système réalisé dans le contexte du système ferroviaire dans sa globalité (système d'exploitation et son environnement) avec présentation détaillée des innovations ou/et singularités du projet ;

Liste des spécifications techniques et fonctionnelles du système ou sous-système ;

L'identification des composants de sécurité ;

La liste des constituants possédant déjà des certificats ;

Les dérogations techniques ou de sécurité, la copie des dérogations déjà accordées.

Objectifs de sécurité

Rappel des objectifs de sécurité énoncés au dossier préliminaire de sécurité et démonstration de leur atteinte ;

La présentation des points soumis à l'évaluation par un EOQA en vue d'attester de la conformité de la réalisation par rapport aux référentiels en vigueur ou par rapport aux engagements pris dans la phase préliminaire ;

L'attestation du respect des méthodes de travail et des référentiels présentés dans le dossier préliminaire de sécurité.

Interopérabilité (le cas échéant)

La déclaration de vérification CE ;

Les déclarations CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants ;

La notification de la décision de la commission européenne ou du ministère chargé des transports relative aux demandes de dérogations aux STI.

Écarts

Le rappel des écarts éventuels avec le système de référence ;

La présentation et justification des écarts éventuels du système ou sous-système réalisé par rapport à celui projeté.

Couverture des risques

La démonstration de la couverture des risques identifiés :

- dans le DPS ;
- en cours de réalisation ;
- suite à modification des hypothèses « sécurité ».

La présentation d'un dispositif de gestion et de suivi des situations dangereuses tout au long de la durée de vie du système ou sous-système.

Engagements du promoteur

L'attestation de couverture des risques identifiés ;

L'attestation de la conformité aux engagements pris dans le Dossier préliminaire de sécurité en apportant la preuve, (attestations et démonstrations fournies par un ou plusieurs EOQA et/ou par un gestionnaire d'infrastructure agréé), que l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans ce DPS, ou dans l'acte d'approbation de celui-ci, ont été satisfaites, ainsi qu'éventuellement la description des mesures alternatives ou de compensation lorsque le promoteur a été amené à mettre en œuvre d'autres paradigmes que celles originellement prévues ;

L'assurance que l'objectif de sécurité pourra être respecté tout au long de la durée de l'exploitation du système ou sous-système, tant en situation normale, particulière ou dégradée ;

Les dispositions mises en place pour la tenue à jour du dossier de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation du système ou sous-système.

Exploitation et maintenance

La présentation de l'organisation de l'exploitation en couvrant notamment les aspects : suivi de l'évolution du niveau de sécurité, statistiques, retour d'expérience, inspections, contrôles et audits ;

La présentation et justification des principes d'exploitation et de maintenance retenus ;

Les éventuelles exigences en matière d'aptitude et de compétence requises pour les personnels utilisant le système ou sous-système concerné ;

La description du dispositif de maintien des hypothèses « sécurité » et des éventuelles prescriptions particulières émises par l'EPSF dans l'autorisation de mise en exploitation commerciale, mis en place pendant la durée de l'exploitation.

Documentation

Liste des règlements et consignes d'exploitation applicables et modalités de consultation par l'EPSF ;

Les documents indispensables à la compréhension du projet ;

Le plan de documentation et de gestion des modifications ;

Le registre de l'infrastructure (pour les lignes interopérables) ;

Pour un matériel roulant : les documents décrivant les conditions d'intervention à l'occasion d'un dépannage ou remorquage en ligne, d'un relevage et nécessaires aux services de secours.

Tests et essais

Les résultats des tests et essais accompagnés de l'avis de personnes ou entités désignées à cet effet.

Rapport sur la sécurité

Le rapport sur la sécurité établi par l'expert ou organisme qualifié agréé conformément aux missions qui lui ont été affectées par le promoteur attestant que la réalisation est conforme aux dispositions du dossier préliminaire de sécurité et acte d'approbation.

Secours

Plan d'intervention et de sécurité.

Annexe D

Exemple de canevas d'un Dossier technique de sécurité

Conformément aux articles 54 et 57 du décret 2006-1279, le DTS vise à délivrer une autorisation de mise en exploitation commerciale d'un sous système déjà autorisé sur le réseau d'un autre État membre de l'Union Européenne ou sur un réseau appliquant les règles équivalentes à celles de l'Union européenne.

En ce qui concerne le matériel roulant et conformément à l'article 57 du même décret, il donne la possibilité de délivrer une autorisation de mise en exploitation commerciale d'un matériel roulant déjà autorisé sur le RFN et faisant l'objet de modification substantielle.

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs phases impliquant des mises en exploitation commerciale successives, un dossier technique de sécurité est présenté pour chacune d'elles.

Le Dossier technique de sécurité doit notamment contenir, en tant que de besoin, les documents suivants :

Présentation du promoteur

En cas de présentation d'un projet, il y a lieu d'identifier :

- le promoteur du projet ;
- le ou les volets du projet ;
- le ou les promoteurs devant présenter les DDS/DPS/DS/DTS propres au volet « Matériel roulant » ou « Infrastructure » ou « exploitation et intégration dans le RFN ».

Organisation

L'organisation du projet et de management de la sécurité mise en place tout au long du projet présentant la répartition des tâches des différents intervenants dans les activités de construction et de démonstration de la sécurité ;

La description et le résultat du dispositif d'enregistrement et de surveillance du maintien des hypothèses « sécurité » ;

Le résultat du suivi du projet par les parties prenantes: promoteur(s), RFF (le cas échéant), etc..

Système de référence

Les configurations existantes à utiliser pour réaliser les études « GAME » ;

La liste des spécifications techniques et fonctionnelles ainsi que les dérogations éventuelles du système de référence ;

Le cas échéant, les règles suivies dans l'autre état membre de l'Union européenne.

Système ou sous-système réalisé

La description du contexte général dans lequel s'inscrit le projet et le cas échéant son positionnement au sein d'un projet plus vaste à plus ou moins long terme est évoqué ;

La description des caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles du système réalisé dans le contexte du système ferroviaire dans sa globalité (système d'exploitation et son environnement) avec présentation détaillée des innovations ou/et singularités du projet ;

Liste des spécifications techniques et fonctionnelles du système ou sous-système ;

L'identification des composants de sécurité ;

La liste des constituants possédant déjà des certificats ;

Les dérogations techniques ou de sécurité, la copie des dérogations déjà accordées ;

La copie de l'autorisation du sous système sur un autre réseau.

Objectifs de sécurité

La présentation et justification des objectifs de sécurité poursuivis ainsi que les méthodes qui ont été appliquées pour les atteindre ;

La définition des ouvrages soumis à attestation de l'EOQA ou de l'organisme habilité portant sur la conformité de l'exécution par rapport aux référentiels en vigueur ;

L'attestation du respect des méthodes de travail et des référentiels.

Interopérabilité (le cas échéant)

La déclaration de vérification CE ;

Les déclarations CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants ;

La notification de la décision de la commission européenne ou du ministère chargé des transports relative aux demandes de dérogations aux STI.

Écarts

Les présentations et justifications des écarts éventuels du système ou sous-système réalisé par rapport au référentiel.

Analyse préliminaire des risques

L'analyse des risques de toute nature y compris ceux à caractère naturel ou technologique.

Couverture des risques

La démonstration de la couverture des risques identifiés :

- dans l'analyse préliminaire des risques ;
- en cours de réalisation ;
- suite à modification des hypothèses « sécurité ».

La présentation d'un dispositif de gestion et de suivi des situations dangereuses tout au long de la durée de vie du système ou sous-système.

Engagements du promoteur

L'attestation de couverture des risques identifiés ;

L'attestation de la conformité aux engagements pris dans le DTS en apportant la preuve, (attestations et démonstrations fournies par un ou plusieurs EOQA et/ou par un gestionnaire d'infrastructure agréé), que l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans ce dossier ont été satisfaites ;

L'assurance que l'objectif de sécurité pourra être respecté tout au long de la durée de l'exploitation du système ou sous-système, tant en situation normale, particulière ou dégradée ;

Les dispositions mises en place pour la tenue à jour du dossier de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation du système ou sous-système.

Exploitation et maintenance

La présentation de l'organisation de l'exploitation en couvrant notamment les aspects: suivi de l'évolution du niveau de sécurité, statistiques, retour d'expérience, inspections, contrôles et audits ;

La présentation et justification des principes d'exploitation et de maintenance retenus ;

Les éventuelles exigences en matière d'aptitude et de compétence requises pour les personnels utilisant le système ou sous-système concerné ;

La description du dispositif de maintien des hypothèses "sécurité" et des éventuelles prescriptions particulières émises par l'EPSF dans l'autorisation de mise en exploitation commerciale, mis en place pendant la durée de l'exploitation.

Documentation

La liste des règlements et consignes d'exploitation et à la maintenance applicables et les modalités de consultation par l'EPSF ;

Les documents indispensables à la compréhension du projet ;

Le plan de documentation et de gestion des modifications ;

Le registre de l'infrastructure (pour les lignes interopérables) ;

Pour un matériel roulant : les documents décrivant les conditions d'intervention à l'occasion d'un dépannage ou remorquage en ligne, d'un relevage et nécessaires aux services de secours.

Tests et essais

Les résultats des tests et essais accompagnés de l'avis de personnes ou entités reconnues.

Plan d'évaluation

La définition des ouvrages prévus à être soumis à l'évaluation par un EOQA en vue d'attester de la conformité de la réalisation par rapport aux référentiels en vigueur et par rapport aux engagements pris dans le DTS ;

Les missions attribuées à (aux) l'EOQA, y compris les modalités de contrôle de la réalisation du projet, nécessaire pour élaborer le rapport sur la sécurité joint au DTS (exhaustivité des preuves, attestations, résultats essais prévus, etc.) ;

Le nom du ou des l'EOQA chargé par le promoteur d'accomplir ces missions.

Rapport sur la sécurité

Le rapport sur la sécurité établi par l'expert ou organisme qualifié agréé conformément aux missions qui lui ont été confiées par le promoteur.

Secours

Plan d'intervention et de sécurité.