

ARRETE

**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**

NOR: DEVT0757044A

Version consolidée au 18 août 2008

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales,  
Vu l'annexe I de l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (convention dite « COTIF ») relative au règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (règlement dit « RID »), dans sa version applicable à partir du 1er janvier 2007 ;  
Vu la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 modifiée relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer ;  
Vu la directive 2007/32/CE de la Commission du 1er juin 2007 modifiant l'annexe VI de la directive 96/48/CE du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et l'annexe VI de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ;  
Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs ;  
Vu la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations ;  
Vu la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports ;  
Vu le décret n°2001-492 du 6 juin 2001 pris pour l'application du chapitre II du titre II de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à l'accusé de réception des demandes présentées aux autorités administratives, notamment ses articles 1er et 2 ;  
Vu le décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;  
Vu le décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, notamment ses articles 43, 54 et 57 ;  
Vu l'arrêté du 5 juin 2001 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (dit « arrêté RID »),  
Arrêtent :

**Article 1**

Le présent arrêté fixe, en application des articles 43, 54 et 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, les modalités et conditions suivant lesquelles l'Etablissement public de

sécurité ferroviaire, ci-après dénommé « EPSF », autorise, suspend, restreint ou arrête définitivement la réalisation ou la mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

## **Article 2**

Au sens du présent arrêté, on entend par :

- « COTIF » : la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du protocole de modification du 3 juin 1999 ;
- « DDS » : le dossier de définition de sécurité mentionné à l'article 45 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- « DPS » : le dossier préliminaire de sécurité mentionné à l'article 47 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- « DS » : le dossier de sécurité mentionné à l'article 51 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- « DTS » : le dossier technique de sécurité mentionné aux articles 54 et 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- « élément de sécurité » : la partie identifiée d'un projet dont la défaillance a des conséquences critiques ou catastrophiques pour la sécurité au sens de la norme EN 50-126 ou au sens d'une autre méthode reconnue d'analyse de sécurité ;
- « EOQA » : l'expert ou organisme qualifié agréé mentionné à l'article 44 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- « exploitation en situation particulière » : l'exploitation du projet lorsque, à la suite d'une action volontaire et planifiée de l'exploitant, une ou plusieurs des conditions normales ne sont pas remplies ;
- « exploitation en situation dégradée » : l'exploitation pour une courte durée du système de transport dont un ou plusieurs équipements de sécurité sont indisponibles ;
- « innovation » : toute partie d'un projet comportant un écart technique significatif non couvert par une norme ou une règle de l'art par rapport au système pris comme référence pour démontrer la sécurité ;
- « organisme habilité » : organisme mentionné à l'article 31-I (9°) du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;
- « projet » : système ou sous-système de transport ferroviaire nouveau ou substantiellement modifié ;
- « singularité » : toute caractéristique du projet pouvant induire des risques spécifiques, notamment les ouvrages souterrains et viaducs de grande longueur, les parties d'exploitation à voie unique ou un matériel présentant un gabarit particulier ;

— « STI » : les spécifications techniques d'interopérabilité mentionnées au point 8 de l'article 31 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ;

— « système de référence » : système pris comme référence, ayant des caractéristiques techniques ou fonctionnelles comparables au projet ;

— « phase » : toute partie d'un projet qui peut être conçue, réalisée et mise en service commercial de façon indépendante ;

— « RID » : règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses annexe I de l'appendice C de la COTIF ;

— « variante » : option de modifications du projet présentée lors d'une demande de mise en exploitation commerciale et faisant l'objet des mêmes analyses de sécurité que le projet tel qu'envisagé ou réalisé.

## **TITRE Ier : CONDITIONS DE RÉALISATION ET DE MISE EN EXPLOITATION COMMERCIALE D'UN PROJET**

### **Chapitre Ier : Réalisation d'un projet**

#### **Article 3**

Sauf pour les cas prévus à l'article 43 et aux articles 54 et 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, la réalisation d'un projet ne peut débuter avant que l'EPSF, dans les conditions prévues aux articles 4 et 5 ci-après, ait rendu un avis sur le DDS puis approuvé le DPS.

Les études, prototypes, maquettes et travaux préparatoires à la réalisation d'un projet ne constituent pas des travaux au sens de l'article 47 du décret du 19 octobre 2006 susvisé.

#### **Article 4**

L'avis sur le DDS a pour objet de préciser si les principaux enjeux en termes de sécurité et d'interopérabilité ont bien été identifiés, notamment au regard de la pertinence du système de référence et de spécifier les procédures réglementaires à mener en fonction de l'organisation et du planning prévisionnel du projet.

En l'absence de réponse dans les quatre mois suivant l'accomplissement de l'une des formalités mentionnées au troisième alinéa de l'article 13 du présent arrêté, l'avis de l'EPSF est réputé délivré. Pour les projets de matériels roulants, le délai précité est ramené à deux mois.

A cette fin, le DDS comprend les éléments figurant à l'annexe I.

#### **Article 5**

L'approbation du DPS est subordonnée à la démonstration que le projet envisagé peut être réalisé en garantissant que sa conception générale et les modalités retenues pour sa réalisation permettront de respecter les exigences d'interopérabilité et prennent en compte de façon satisfaisante les exigences de sécurité au regard, notamment, de l'exhaustivité des risques identifiés du fait des écarts avec le système de référence, de la pertinence des mesures de couverture de ces risques envisagées et des modalités de contrôle du programme des tests et essais prévus.

A cette fin, le DPS comprend les éléments figurant à l'annexe II et est accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un EOQA conformément aux dispositions du I et du II de l'article 11 ci-après.

## **Chapitre II : Autorisations de mise en exploitation**

### **Section 1 : Dispositions applicables aux projets mentionnés à l'article 43-II du décret du 19 octobre 2006 susvisé faisant l'objet d'un DPS**

#### **Article 6**

I. — Le DS mentionné à l'article 43-II du décret du 19 octobre 2006 susvisé a pour objet de démontrer que l'autorisation de mise en exploitation commerciale du projet réalisé peut être délivrée en garantissant un niveau de sécurité globalement au moins équivalent au système de référence au regard notamment des conditions de sa réalisation et des résultats des tests et essais qui ont été effectués, de la pertinence des mesures de couverture de risques ainsi que des conditions d'exploitation envisagées, incluant les principes de maintenance.

A cette fin, le DS soumis à l'EPSF comprend les éléments figurant à l'annexe III du présent arrêté et est accompagné d'un rapport de l'EOQA établi conformément aux dispositions du I et du III de l'article 11.

II. - L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un wagon de transport de matières dangereuses vaut agrément des prototypes prévu à l'article 30 de l'arrêté du 5 juin 2001 susvisé et précise s'il est autorisé pour le transport de matières de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258.

Lorsque le promoteur justifie que son projet fait l'objet d'un agrément de prototype de citerne ou d'une autorisation pour le transport de matières de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258 délivrés par l'une des autorités ayant reçu compétence par un Etat appliquant le RID, l'EPSF n'instruit que les éléments ne faisant pas partie de cet agrément ou de cette autorisation et qui sont nécessaires à la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

### **Section 2 : Dispositions applicables aux sous-systèmes déjà autorisés dans un autre Etat mentionnés à l'article 54 du décret du 19 octobre 2006 susvisé**

#### **Article 7**

I. — Le DTS mentionné à l'article 54 du décret du 19 octobre 2006 susvisé a pour objet de démontrer que l'autorisation de mise en exploitation commerciale du sous-système concerné peut être délivrée en garantissant un niveau de sécurité globalement équivalent au système de référence au regard notamment de l'analyse de risques, de l'exhaustivité et des résultats des tests et essais qui ont été effectués, de la pertinence des mesures de couverture de risques ainsi que des conditions d'exploitation envisagées, incluant les principes de maintenance.

A cette fin, le DTS comprend les éléments figurant à l'annexe IV du présent arrêté et est accompagné d'un rapport de l'EOQA établi conformément aux dispositions des I et III de l'article 11 ci-après.

II. - L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un wagon de transport de matières dangereuses vaut agrément des prototypes prévu à l'article 30 de l'arrêté du 5 juin 2001 susvisé et précise s'il est autorisé pour le transport de matières de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258.

Lorsque le promoteur justifie que son projet fait l'objet d'un agrément de prototype de citerne ou d'une autorisation pour le transport de matières de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258 délivrés par l'une des autorités ayant reçu compétence par un Etat appliquant le RID, l'EPSF n'instruit que les éléments ne faisant pas partie de cet agrément ou de cette autorisation et qui sont nécessaires à la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

### **Section 3 : Dispositions spécifiques applicables aux matériels roulants déjà autorisés et substantiellement modifiés mentionnés à l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé**

#### **Article 8**

I. — Le DTS mentionné à l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé a pour objet de démontrer que l'autorisation de mise en exploitation commerciale du matériel roulant concerné peut être délivrée en garantissant un niveau de sécurité globalement au moins équivalent au système de référence au regard notamment de l'analyse de risques, de l'exhaustivité et des résultats des tests et essais qui ont été effectués, de la pertinence des mesures de couverture de risques ainsi que des conditions d'exploitation envisagées, incluant les principes de maintenance.

A cette fin, le DTS comprend les éléments figurant à l'annexe IV du présent arrêté et est accompagné d'un rapport de l'EOQA établi conformément aux dispositions des I et III de l'article 11 ci-après.

II. - L'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un wagon de transport de matières dangereuses vaut agrément des prototypes prévu à l'article 30 de l'arrêté du 5 juin 2001 susvisé et précise s'il est autorisé pour le transport de matières de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258.

Lorsque le promoteur justifie que son projet fait l'objet d'un agrément de prototype de citerne ou d'une autorisation pour le transport de matières de la classe 9 des numéros

ONU 3257 et 3258 délivrés par l'une des autorités ayant reçu compétence par un Etat appliquant le RID, l'EPSF n'instruit que les éléments ne faisant pas partie de cet agrément ou de cette autorisation et qui sont nécessaires à la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

#### **Section 4 : Dispositions applicables aux sous-systèmes susceptibles d'être reproduits mentionnés à l'article 43-III du décret du 19 octobre 2006 susvisé**

##### **Article 9**

L'autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée dans les conditions prévues aux sections 1 à 3 ci-avant à un sous-système susceptible d'être reproduit et mis en exploitation commerciale dans des conditions similaires tient lieu de l'autorisation de type mentionnée à l'article 43-III du décret du 19 octobre 2006 susvisé.

##### **Article 10**

I. — Pour chaque élément d'une série d'un sous-système faisant l'objet d'une autorisation de type, l'attestation de la conformité au type autorisé mentionnée à l'article 43-III du décret du 19 octobre 2006 susvisé peut être délivrée dès lors qu'il ressort que :

a) L'élément de la série présenté est en tout point conforme à la description technique contenue dans le dossier ayant permis la délivrance de l'autorisation de type du sous-système ;

b) Les évolutions de la réglementation survenues depuis la délivrance de l'autorisation de type ne remettent pas celle-ci en cause.

II. - Une attestation de conformité au type autorisé délivrée par un constructeur est réputée valable dès lors que le constructeur :

a) Est en mesure de prouver que le sous-système a été fabriqué sous couvert d'un système de gestion de la qualité approuvé et surveillé ; ou

b) A fait appel à un organisme fonctionnellement indépendant et accrédité selon la norme EN ISO/CEI 17020.

III. - L'attestation de conformité au type autorisé est établie dans le respect des exigences des normes NF EN ISO/CEI 17050-1 et 2. Elle est accompagnée, le cas échéant, de la déclaration CE de vérification du sous-système telle que décrite à l'annexe V du présent arrêté.

#### **Chapitre III : Dispositions communes aux demandes d'autorisation de réalisation ou de mise en exploitation commerciale**

##### **Article 11**

I. — Le rapport de l'EOQA porte notamment sur l'ensemble des composantes structurelles et fonctionnelles du projet ainsi que sur l'ensemble des interfaces entre, d'une part, ces différentes composantes et, d'autre part, le projet et son environnement. Ce rapport ne porte pas sur les aspects relevant de la compétence de l'organisme habilité.

Les méthodes d'évaluation employées doivent permettre d'obtenir l'assurance raisonnable que le projet, y compris en matière d'exploitation, ne présente aucune anomalie significative pour la sécurité.

L'EOQA peut demander communication de tout document technique relatif au projet et, le cas échéant, qu'il soit procédé par le demandeur à la réalisation de tests et essais complémentaires. Il formule ses remarques sur les dispositions proposées ou mises en œuvre sous forme d'avis technique.

Lorsqu'un promoteur fait appel à plusieurs EOQA pour un même projet, il désigne parmi eux un coordinateur chargé notamment de vérifier la cohérence globale du projet sur le plan de la sécurité. Ce coordinateur signe sous sa seule responsabilité le rapport et les avis mentionnés ci-dessus.

II. - Le rapport établi par un EOQA à l'occasion de l'élaboration du DPS contient notamment son avis sur la pertinence et l'exhaustivité des mesures de couverture des risques identifiés dans l'analyse préliminaire des risques figurant au DPS et l'ensemble des avis techniques qu'il a formulés à l'occasion de sa mission d'évaluation de la conception générale.

III. - Compte tenu des contrôles et vérifications qu'il a effectués de la conception jusqu'à l'achèvement de la réalisation du projet, le rapport établi par un EOQA à l'occasion de l'élaboration du DS et du DTS, contient :

— son avis sur la conformité du projet à la réglementation technique et de sécurité applicable, notamment sur la base d'essais de tests et de calculs réalisés par le promoteur ;

— son avis sur la validité et l'exhaustivité des analyses et études de sécurité ;

— son avis sur la validité et l'exhaustivité des documents de couverture des risques.

Le rapport de l'EOQA comprend les avis techniques qu'il a formulés à l'occasion de sa mission d'évaluation de la réalisation du projet.

## **Article 12**

Les éléments requis en application des articles 4 à 8 du présent arrêté sont adressés à l'EPSF, sous pli recommandé ou remis en main propre avec accusé de réception, en quatre exemplaires rédigés en français, trois en version papier et un en version électronique.

## **Article 13**

Au plus tard dans les sept jours suivant leur réception postale ou leur remise en main

propre, l'EPSF accuse réception des demandes qui lui sont adressées conformément à l'article 1er du décret du 6 juin 2001 susvisé.

S'il est constaté que le dossier transmis ne comporte pas toutes les pièces requises par les dispositions du présent arrêté, l'EPSF sollicite, au plus tard dans le mois suivant l'envoi de l'accusé de réception précité, la production des pièces manquantes auprès du promoteur, conformément aux premier et dernier alinéas de l'article 2 du décret du 6 juin 2001 précité.

En cours d'instruction, l'EPSF peut solliciter auprès du promoteur les précisions ou compléments d'information qui lui paraissent utiles. Cette démarche ne suspend pas le délai d'instruction de quatre mois qui court à compter, selon le cas, soit de la date d'envoi par l'EPSF de l'accusé de réception, soit de la date de réception des pièces complémentaires sollicitées en application de l'alinéa précédent. Le refus éventuel opposé à une demande de précisions ou de compléments d'information ne peut constituer, à lui seul, un motif de refus de délivrance de l'autorisation sollicitée.

L'avis de Réseau ferré de France, ci-après dénommé RFF, et celui du ministre chargé de la sécurité civile prévus à l'article 43-II du décret du 19 octobre 2006 susvisé portent sur les seuls aspects relevant des compétences statutaires de chacun de ces organismes.

En l'absence de réponse dans les deux mois suivant la transmission d'un dossier par l'EPSF, l'avis de RFF et celui du ministre chargé de la sécurité civile sont réputés délivrés. Pour les projets de matériels roulants, le délai précité est ramené à un mois mais peut être porté à deux mois, à l'initiative de RFF ou du ministre chargé de la sécurité civile, lorsque le projet concerne des matériels roulants innovants.

A l'issue de l'instruction du dossier, l'EPSF notifie, selon le cas, son avis ou sa décision au promoteur par courrier recommandé ou remis en main propre avec accusé de réception. En cas de refus ou de réserves à la délivrance de l'autorisation sollicitée, l'EPSF motive sa décision.

Les éventuelles réserves formulées par l'EPSF à une autorisation de mise en exploitation commerciale doivent être levées dans un délai maximal de trois ans à compter de la délivrance de l'autorisation en cause. Si l'ensemble des réserves formulées ne sont pas levées dans le délai imparti, l'autorisation en cause devient caduque.

## **Article 14**

Pour l'application du présent arrêté, ne constitue pas une modification substantielle les variantes à un projet approuvées lors de la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale de ce projet.

## **TITRE II : SUSPENSION, RESTRICTION ET RETRAIT DE L'APPROBATION DU DPSET DES AUTORISATIONS DE MISE EN EXPLOITATION COMMERCIALE D'UN PROJET**

## **Article 15**

La poursuite de la réalisation d'un projet ou de l'exploitation commerciale d'un projet peut être suspendue, restreinte ou définitivement arrêtée par l'EPSF, dans les formes édictées à l'article 24 de la loi du 12 avril 2000 susvisée, lorsque son promoteur ne respecte plus les conditions ayant présidé à son autorisation.

En cas d'urgence ou en cas de manquements graves et répétés à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau concerné, le directeur général de l'EPSF peut suspendre immédiatement la réalisation ou l'exploitation commerciale d'un projet pour une durée maximale de deux mois.

### **Article 15 bis**

· Créé par Arrêté du 30 juillet 2008 - art. 5

Les déclarations de vérification " CE " d'un sous-système autorisé en France par l'EPSF qui fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement conforme aux dispositions des spécifications techniques d'interopérabilité, notamment à leur chapitre 7, ne constituant pas une modification substantielle au sens du titre V du décret du 19 octobre 2006 susvisé sont transmises pour information à l'EPSF, sauf si le sous-système modifié a déjà fait l'objet d'une déclaration " CE " dans un autre pays de l'Union européenne dans lequel il a été autorisé à la suite du même renouvellement ou réaménagement.

Lorsqu'il est dérogé à tout ou partie d'une STI en vertu d'une dérogation accordée conformément aux articles 36 et 37 du décret du 19 octobre 2006 susvisé ou d'une décision du ministre chargé des transports en application de l'article 38 de ce même décret, la déclaration de vérification " CE " d'un sous-système mentionne les points de la STI auxquels il est dérogé.

## **TITRE III : DISPOSITIONS DIVERSES**

### **Article 16**

Afin de faciliter un traitement équitable et transparent de l'ensemble des demandes, l'EPSF définit et publie par voie électronique, après consultation des organismes représentatifs directement intéressés et dans un délai d'un an à compter de la date de publication du présent arrêté, les méthodes et critères qu'il met en œuvre pour instruire les demandes d'autorisation de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés et contrôler le respect des conditions de maintien par leurs titulaires.

### **Article 17**

Le directeur général de l'EPSF adresse copie sans délai au ministère chargé des transports, et à RFF si le projet concerne le réseau ferré national, de toute décision de délivrance, de restriction, de suspension ou de retrait d'autorisation de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

### **Article 18**

S'il est constaté par l'EPSF qu'un wagon déjà autorisé sur un réseau d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci ne dispose pas d'une autorisation de mise en exploitation commerciale, cette autorisation doit alors être obtenue auprès de l'EPSF dans un délai maximal de six mois à compter du jour où le constat a lieu. Aucune sanction n'est prononcée à l'encontre de l'entreprise ferroviaire utilisatrice du wagon mentionné dans le constat si l'autorisation est délivrée.

## **Article 19**

L'arrêté du 8 janvier 2002 pris en application du décret n°2000-286 du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national est abrogé sous réserve des dispositions suivantes :

I. - Les demandes concernant les dossiers de définition, les DPS, les dossiers de sécurité et les autorisations de type déposées antérieurement à l'entrée en vigueur du présent arrêté demeurent régies par les dispositions de l'arrêté du 8 janvier 2002 précité.

II. - Sauf le cas où un promoteur décide de recourir à l'EOQA prévu par le présent arrêté, les dispositions de l'arrêté du 8 janvier 2002 précité relatives aux conditions et modalités d'intervention de l'organisme ou service technique indépendant, ci-après dénommé « OSTI », demeurent applicables dès lors qu'un contrat portant sur un sous-système a été conclu entre un promoteur et un OSTI avant le 1er janvier 2009. Sous la même réserve, les dispositions précitées de l'arrêté du 8 janvier 2002 demeurent applicables quel que soit le stade d'avancement de la procédure jusqu'à la mise en exploitation commerciale du projet concerné.

III. - Sauf le cas où un promoteur décide de recourir à l'EOQA prévu par le présent arrêté, les dispositions de l'arrêté du 8 janvier 2002 précité relatives aux conditions et modalités d'intervention de l'OSTI sont applicables aux demandes concernant les sous-systèmes mentionnés aux articles 7 et 8 ci-avant déposées avant le 1er janvier 2009.

## **Article 20**

Le directeur des transports ferroviaires et collectifs, le directeur de la défense et de la sécurité civiles et le directeur général de l'EPSF sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

## **ANNEXES**

### **Article Annexe I**

#### **CONTENU DU DDS**

Au regard de la nature du projet concerné, le DDS contient les éléments suivants :

a) Une notice générale comprenant la présentation du promoteur, une description

synthétique du projet, le cas échéant découpé en phases, précisant le ou les réseaux sur lesquels il est destiné à être utilisé ou incorporé et le planning prévisionnel de réalisation ;

b) Une notice technique et de sécurité précisant :

— les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet envisagé, accompagnées des documents graphiques nécessaires ;

— l'identification du système de référence envisagé démontrant que le projet satisfera à ses objectifs de sécurité. Cette notice précise les innovations et les principales singularités du projet, et indique les enjeux de sécurité correspondants ;

c) Une notice sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du projet ou que le projet peut aggraver, induire ou comporter ;

d) Le cas échéant, les STI applicables et celles auxquelles il est, à ce stade, envisagé de déroger ;

e) Une notice relative à l'organisation du projet présentant :

— les principes d'organisation que le promoteur entend retenir pour les tâches de conception et de réalisation du projet ;

— les responsabilités des intervenants ;

— les modalités de coordination et de contrôle ;

f) Le nom de l'EOQA envisagé par le promoteur, le contenu de sa mission, ainsi que, le cas échéant, le nom de l'organisme habilité à qui il est envisagé de confier la procédure de vérification CE du sous-système.

## **Article Annexe II**

### **CONTENU DU DPS**

Au regard de la nature du projet concerné, le DPS contient les éléments suivants :

a) Une notice générale du projet comprenant :

- la présentation du promoteur et de l'organisation mise en œuvre pour le projet ;

- une description synthétique du projet ou, le cas échéant, de la phase à laquelle se rapporte le dossier ;

- le planning prévisionnel de réalisation indiquant les dates prévues de début des

principales phases techniques, notamment les travaux mentionnés à l'article 3, et la réalisation des tests et essais ;

b) Un mémoire technique décrivant :

- les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet envisagé, accompagné des documents graphiques et plans nécessaires, notamment pour les innovations et singularités du projet, tels qu'ils résultent de la phase de conception générale ;

- les éventuelles variantes de conception des sous-systèmes ;

- les modalités d'exploitation envisagées, y compris en situations particulières ou dégradées ;

- les principes de maintenance envisagés afin de respecter la réglementation et de s'assurer que les objectifs de sécurité pourront être respectés tout au long de la durée de l'exploitation du système ou sous-système ;

- le cas échéant, les modalités de prise en compte par le projet des exigences d'intervention des services de secours ;

c) Un mémoire justificatif de la sécurité comprenant :

- un document de présentation du système de référence précisant, le cas échéant, les normes, règles de l'art et référentiels techniques ayant présidé à sa conception ;

- un document présentant et justifiant, par comparaison avec le système de référence, les objectifs de sécurité qualitatifs ou quantitatifs retenus pour le projet dans son ensemble ainsi que pour ses aspects innovants, les sous-systèmes qui le composent et les différentes interfaces. Ces objectifs sont définis, dans la mesure du possible, en référence à un système ou sous-système comparable déjà en service ;

- une analyse préliminaire des risques, y compris les risques à caractère naturel ou technologique, ayant pour objet d'identifier l'ensemble des événements redoutés liés à la sécurité de l'exploitation du projet et les mesures de prévention et de protection envisagées et destinées à couvrir les risques de manière à respecter les objectifs de sécurité. Pour les parties ou fonctions du projet similaires à celles du système de référence, cette analyse peut être réalisée par comparaison directe des caractéristiques techniques du projet, variantes éventuelles incluses, en s'appuyant sur les performances de sécurité constatées de ce système de référence. Lorsque, pour une fonction ou une partie du projet, il n'existe ni sous-système comparable déjà mis en service, ni référentiel technique permettant de justifier le respect de l'objectif de sécurité, l'analyse est élaborée

selon les principes posés par la norme NF EN 50126 ou selon toute autre méthode équivalente ;

d) La liste des différentes dérogations à la réglementation technique et de sécurité applicable envisagées pour la réalisation du projet. La copie des dérogations déjà délivrées par le ministre chargé des transports est jointe à cette liste ;

e) La liste des constituants d'interopérabilité dont l'utilisation est requise par la réglementation applicable ;

f) Pour un projet d'infrastructure, les gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires directement intéressés, informés par le promoteur.

En outre, à titre d'information et lorsque la complexité du projet l'exige, il est également joint un mémoire relatif à l'organisation décrivant les diverses entités et, au sein de ces entités, l'affectation des diverses responsabilités en charge de la conception, de la construction et du contrôle de la réalisation.

Lorsque la demande vise à approuver un DPS élaboré à la suite d'une modification substantielle d'un projet ayant déjà fait l'objet d'un DPS approuvé, le demandeur ne fournit que les pièces ayant trait à la modification substantielle.

### **Article Annexe III**

#### **CONTENU DU DS**

Au regard de la nature du projet concerné, le DS contient les éléments suivants :

a) Un mémoire technique décrivant le projet réalisé, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelles qui permettent d'avoir une description du système ou sous-système. Le mémoire précise et justifie également les évolutions éventuelles de la conception générale ou les dispositions significativement différentes de celles envisagées dans le DPS qui, n'ayant pas le caractère de modifications substantielles, n'ont pas nécessité l'approbation d'un nouveau DPS ;

b) La liste des tests et essais réalisés ainsi que les avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats ;

c) Un mémoire ayant pour objet de préciser les conditions d'exploitation et de maintenance du projet à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation et comportant :

- la description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée et notamment :
- les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation ;
- dans le cas d'un projet de matériel roulant, les conditions d'intervention pour les dépannages et remorquages en ligne, relevages et services de secours ;
- pour les projets de lignes nouvelles ou substantiellement modifiées, et si c'est pertinent, les conditions d'intervention pour les services de secours ;
- la description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du projet, en particulier les principes de maintenance ou le plan de maintenance initial envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à ce plan de maintenance devront être précisées.

d) Une déclaration du promoteur, certifiant la couverture des risques identifiés dans l'analyse préliminaire de risques jointe au DPS et la conformité du projet :

- aux prescriptions de la réglementation technique et de sécurité ;
- aux dispositions présentées dans le dossier préliminaire de sécurité, compte tenu des éventuelles évolutions précisées dans le mémoire prévu au a ci-dessus ;
- aux prescriptions éventuelles émises dans l'acte d'approbation du DPS.

Cette déclaration peut faire référence à des attestations du maître d'œuvre ou de l'homme de l'art chargé par le promoteur d'assurer le contrôle de la réalisation. Ces attestations sont alors fournies ;

e) Le cas échéant, la déclaration CE de vérification du sous-système, sous réserve des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports. La déclaration devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe V. En particulier, elle devra préciser la liste des constituants d'interopérabilité utilisés et, pour chacun d'entre eux, une déclaration CE d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi doit être fournie. Elle devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe VI ;

f) Les éléments permettant de renseigner le registre de l'infrastructure ou du matériel roulant selon la nature du projet.

## Article Annexe IV

### CONTENU DU DTS

Au regard de la nature du sous-système ou matériel roulant concerné, le DTS contient les éléments suivants :

a) Une copie de l'autorisation de ce sous-système sur un autre réseau d'un pays membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, accompagnée d'une traduction en français certifiée sincère par un traducteur assermenté et, le cas échéant, la déclaration de vérification CE du sous-système ou, à défaut, pour les projets de matériels roulants, le numéro d'inscription au registre des types de matériel roulant ;

b) Un mémoire technique décrivant le sous-système comprenant :

- les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelles qui permettent d'avoir une description du système ou sous-système ;

- des éléments relatifs à l'historique de son exploitation, de son entretien et, le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation ;

- une présentation détaillée des aspects novateurs pour le ou les réseaux sur lesquels le sous-système est destiné à être incorporé ou utilisé ;

c) La liste des constituants d'interopérabilité dont l'utilisation est requise par la réglementation applicable ;

d) Un mémoire justificatif de la sécurité comprenant :

- un document de présentation du système de référence précisant, le cas échéant, les normes, règles de l'art et référentiels techniques ayant présidé à sa conception ;

- un document présentant et justifiant, par comparaison avec le système de référence, les objectifs de sécurité qualitatifs ou quantitatifs retenus pour le projet dans son ensemble ainsi que pour ses aspects innovants, les sous-systèmes qui le composent et les différentes interfaces. Ces objectifs sont définis dans la mesure du possible en référence à un système ou sous-système comparable déjà en service ;

- une analyse préliminaire des risques, y compris les risques à caractère naturel ou

technologique, ayant pour objet d'identifier l'ensemble des événements redoutés liés à la sécurité de l'exploitation du projet et les mesures de prévention et de protection envisagées et destinées à couvrir les risques de manière à respecter les objectifs de sécurité. Pour les parties ou fonctions du projet similaires à celles du système de référence, cette analyse peut être réalisée par comparaison directe des caractéristiques techniques du projet, variantes éventuelles incluses, en s'appuyant sur les performances de sécurité constatées de ce système de référence. Lorsque, pour une fonction ou une partie du projet, il n'existe ni sous-système comparable déjà mis en service, ni référentiel technique permettant de justifier le respect de l'objectif de sécurité, l'analyse est élaborée selon les principes posés par la norme NF EN 50126 ou selon toute autre méthode équivalente ;

e) La liste des tests et essais réalisés ainsi que les avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats ;

f) Un mémoire ayant pour objet de préciser les conditions d'exploitation et de maintenance du projet à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation et comportant :

- la description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée et notamment :

- les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation ;

- dans le cas d'un projet de matériel roulant, les conditions d'intervention pour les dépannages et remorquages en ligne, les relevages et services de secours ;

- pour les projets de lignes nouvelles ou substantiellement modifiées, et si cela est pertinent, les conditions d'intervention pour les services de secours ;

- la description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du projet, en particulier les principes de maintenance ou le plan de maintenance initial envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à ce plan de maintenance devront être précisées ;

g) La liste des éléments de la réglementation technique et de sécurité applicable auxquels le projet déroge. La copie des dérogations déjà délivrées par le ministre chargé des transports est jointe à cette liste ;

h) Une déclaration du promoteur certifiant sous sa responsabilité la couverture des risques qu'il a identifiés dans l'analyse préliminaire de risques et la conformité du projet aux prescriptions de la réglementation technique et de sécurité.

Cette déclaration peut faire référence à des attestations du maître d'œuvre ou de l'homme de l'art chargé par le promoteur d'assurer le contrôle de la réalisation. Ces attestations sont alors fournies ;

i) Le cas échéant, la déclaration CE de vérification du sous-système, sous réserve des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports. La déclaration devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe V du présent arrêté. En particulier, elle devra préciser la liste des constituants d'interopérabilité utilisés et pour chacun d'entre eux, une déclaration CE d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi doit être fournie. Elle devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe VI ;

j) Les éléments permettant de renseigner le registre de l'infrastructure ou du matériel roulant selon la nature du projet.

Lorsque, en vertu de l'article 54 ou 57 du décret du 19 octobre 2006 susvisé, le promoteur d'un sous-système déjà autorisé sur un réseau d'un autre Etat membre de l'Union européenne, ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, demande, sur justification, que certaines règles suivies dans cet Etat pour la délivrance de l'autorisation soient regardées comme équivalentes aux exigences de sécurité prévues par la réglementation française applicable, le promoteur liste les règles prises en compte dans l'autre Etat sans être tenu de fournir les éléments ayant permis d'aboutir à la validation du respect de ces règles.

## **Article Annexe V**

### **DÉCLARATION CE DE VÉRIFICATION**

1. La déclaration CE de vérification et les documents qui l'accompagnent doivent être datés, signés et rédigés en français.

La déclaration comprend les éléments suivants :

- références de la directive 96/48/CE modifiée ou de la directive 2001/16/CE modifiée susvisées ;

- nom et adresse du promoteur, de l'entreprise ferroviaire ou de leur mandataire établi dans la Communauté européenne (indiquer la raison sociale et l'adresse complète ; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale) ;

- description succincte du sous-système ;

- nom et adresse de l'organisme habilité qui a procédé à la vérification CE ;
- références des documents contenus dans le dossier technique ;
- toutes les dispositions pertinentes provisoires ou définitives auxquelles doit répondre le sous-système et, en particulier, s'il y a lieu, les restrictions ou conditions d'exploitation ;
- durée de validité de la déclaration CE, si celle-ci est provisoire ;
- identification du signataire.

## 2. Procédure de vérification.

2.1. La vérification CE est la procédure par laquelle un organisme habilité, choisi par le demandeur en vue d'établir une déclaration CE, vérifie et atteste qu'un sous-système est conforme aux dispositions du présent arrêté et qu'il peut être mis en service.

2.2. La vérification du sous-système porte sur les points suivants.

- conception d'ensemble ;
- construction du sous-système, comprenant notamment l'exécution des travaux de génie civil, la fabrication, l'assemblage des constituants, la mise au point de l'ensemble ;
- essais finaux du sous-système.

A cet effet, la mission de l'organisme habilité commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus aux articles 31 et 54 du décret 2006-1279 susvisé.

En ce qui concerne la phase de conception (y compris les essais de type) et la phase de production, une évaluation préalable peut être demandée.

Dans ce cas, ces évaluations conduisent à des attestations de contrôle intermédiaire (ISV) établies par l'organisme habilité. Le demandeur de cette évaluation préalable établit alors une déclaration CE de conformité intermédiaire du sous-système pour les phases

concernées.

2.3. L'organisme habilité responsable de la vérification CE évalue la conception et la production du sous-système.

Le cas échéant, l'organisme habilité tient compte des attestations de contrôle intermédiaires (ISV), et, pour émettre le certificat de vérification CE, vérifie :

- que le sous-système est couvert par des ISV de conception et de production en ce qui concerne les deux phases ou que tel qu'il est fabriqué, il est conforme à tous les aspects couverts par l'ISV de conception en ce qui concerne la phase de conception seulement ;
- qu'elles répondent bien aux exigences des STI et évalue les éléments de conception et de production non couverts par les ISV de conception et/ou de production.

2.4. Le dossier technique est constitué sous la responsabilité de l'organisme habilité chargé de la vérification CE. Il doit comprendre les éléments suivants :

- pour les infrastructures : plans des ouvrages, procès-verbaux de réception des fouilles et du ferrailage et rapports d'essai et de contrôle des bétons, etc. ;
- pour les autres sous-systèmes : plans généraux et de détail conformes à l'exécution, schémas électriques et hydrauliques, schémas des circuits de commande, description des systèmes informatiques et des automatismes, notices de fonctionnement et d'entretien, etc. ;
- liste des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système ;
- copies des déclarations CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi dont lesdits constituants doivent être munis accompagnées, s'il y a lieu, des notes de calculs correspondantes et d'une copie des comptes rendus des essais et examens effectués par des organismes habilités sur la base des spécifications techniques communes ;
- le cas échéant, les attestations de contrôle intermédiaire (ISV) et, si tel est le cas, les déclarations CE de conformité intermédiaire du sous-système accompagnant le certificat de vérification CE, y compris le résultat du contrôle de leur validité effectué par l'organisme habilité ;
- attestation de l'organisme habilité chargé de la vérification CE certifiant que le projet est conforme aux dispositions de la directive 96/48/CE modifiée ou de la directive 2001/16/CE modifiée susvisées, accompagnée des notes de calculs correspondantes et visée par ses

soins précisant, s'il y a lieu, les réserves formulées durant l'exécution des travaux qui n'auraient pas été levées ; l'attestation est également accompagnée des rapports de visite et d'audit que l'organisme a établis dans le cadre de sa mission, comme précisé aux points 2.4.3 et 2.4.4.

## 2.5. Surveillance.

2.5.1. Le but de la surveillance CE est de s'assurer que, pendant la réalisation du sous-système, les obligations découlant du dossier technique ont été remplies.

2.5.2. L'organisme habilité chargé de vérifier la réalisation doit avoir accès en permanence, et le cas échéant de façon inopinée, aux chantiers, aux ateliers de fabrication, aux aires de stockage et, s'il y a lieu, de préfabrication, aux installations d'essai et, plus généralement, à tous les lieux auxquels il pourrait juger nécessaire d'avoir accès pour l'accomplissement de sa mission. L'organisme habilité peut procéder à des audits complets ou partiels. L'entité adjudicatrice ou son mandataire dans la Communauté européenne doit lui remettre ou lui faire remettre tous les documents utiles à cet effet, notamment les plans d'exécution et la documentation technique relative au sous-système. Il fournit un rapport de visite et, le cas échéant, un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation.

2.5.3. L'organisme habilité chargé de vérifier la réalisation effectue périodiquement des audits afin de s'assurer que les dispositions de la directive 96/48/CE modifiée ou de la directive 2001/16/CE modifiée susvisées sont respectées. Il fournit à cette occasion un rapport d'audit aux professionnels chargés de la réalisation. Il peut exiger d'être convoqué à certaines phases du chantier.

2.6. Le demandeur conserve une copie du dossier technique pendant toute la durée de vie du sous-système.

2.7. Chaque organisme habilité publie périodiquement les informations pertinentes concernant :

- les demandes de vérification CE reçues ;
- les attestations de conformité délivrées ;
- les attestations de conformité refusées.

Les dossiers et la correspondance se rapportant aux procédures de vérification CE sont rédigés en langue française

## **Article Annexe VI**

### **DÉCLARATION CE DE CONFORMITÉ OU D'APTITUDE À L'EMPLOI**

#### 1. Constituants d'interopérabilité.

##### 1.1. Constituants banalisés.

Ce sont les constituants qui ne sont pas propres au système ferroviaire et qui peuvent être utilisés tels quels dans d'autres domaines.

##### 1.2. Constituants banalisés avec des caractéristiques spécifiques.

Ce sont les constituants qui ne sont pas, en tant que tels, propres au système ferroviaire mais qui doivent démontrer des performances spécifiques lorsqu'ils sont utilisés dans le domaine ferroviaire.

##### 1.3. Constituants spécifiques.

Ce sont les constituants qui sont propres aux applications ferroviaires.

#### 2. Domaine d'application.

La déclaration CE concerne :

- soit l'évaluation de la conformité intrinsèque d'un constituant d'interopérabilité, considéré isolément, aux spécifications techniques qu'il doit respecter ;

- soit l'évaluation de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, considéré dans son environnement ferroviaire, en particulier dans le cas où des interfaces sont en jeu au regard des spécifications techniques, notamment de nature fonctionnelle, applicables.

Les procédures d'évaluation qui doivent être mises en œuvre par des organismes habilités sont indiquées dans les spécifications techniques d'interopérabilité.

#### 3. Contenu de la déclaration CE.

La déclaration CE et les documents qui l'accompagnent sont datés, signés et rédigés en français.

La déclaration comprend les éléments suivants :

- références de la directive 96/48/CE modifiée ou de la directive 2001/16/CE modifiée susvisées ;
- nom et adresse du fabricant ou de son mandataire établi dans la Communauté européenne (indiquer la raison sociale et l'adresse complète ; en cas de mandataire, indiquer également la raison sociale du fabricant ou du constructeur) ;
- description du constituant d'interopérabilité (marque, type, etc.) ;
- indication de la procédure suivie pour déclarer la conformité ou l'aptitude à l'emploi ;
- toutes les descriptions pertinentes auxquelles répond le constituant d'interopérabilité et en particulier les conditions d'utilisation ;
- nom et adresse de l'organisme (des organismes) habilité(s) qui est (sont) intervenu(s) dans la procédure suivie en ce qui concerne la conformité ou l'aptitude à l'emploi et date du certificat d'examen assortie, le cas échéant, de la durée et des conditions de validité du certificat ;
- le cas échéant, référence des spécifications européennes ;
- identification du signataire ayant reçu pouvoir d'engager le fabricant ou son mandataire établi dans la Communauté européenne.

Fait à Paris, le 31 décembre 2007.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,  
du développement et de l'aménagement durables,  
Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des transports ferroviaires  
et collectifs,

P. Vieu

La ministre de l'intérieur,  
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,  
Pour la ministre et par délégation :

Le directeur de la défense  
et de la sécurité civiles,  
haut fonctionnaire de défense,  
H. Masse

