



GUIDE

Guide à l'usage des demandeurs d'autorisation par type et de mise sur le marché de véhicule ferroviaire

Référence : Guide004

Version 2 du 22 octobre 2021

Avant-propos

Vous vous apprêtez à lire le guide dédié aux demandeurs d'autorisation par type et de mise sur le marché des véhicules. Cette nouvelle version de guide remplace celle publiée en mai 2017, compte-tenu notamment des nombreuses modifications réglementaires survenues depuis le 16 juin 2019, dans le cadre du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire, date à laquelle la France a transposé les directives (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne* et (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 *relative à la sécurité ferroviaire*.

L'un des objectifs de ce guide est de pouvoir couvrir la majorité des nombreux cas rencontrés, souvent différents même si régis par une règle commune.

Comme tout guide, ce document est un point de départ pour le demandeur d'autorisation. Il se peut néanmoins qu'un point très spécifique n'y soit pas développé. Dans ce cas, la division Matériel roulant de la direction des Autorisations de l'EPSF est à votre disposition pour répondre à vos questions.

Ce guide vient en complément du guide ERA-PRG-005/02-361 « Lignes directrices pour les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules » publié par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

Tout comme la prise en compte des futures évolutions de la réglementation, les réponses à ces questions viendront alors alimenter de futures mises à jour.

Sommaire

1. Objet.....	6
2. Référentiel	7
3. Abréviations.....	11
4. Définitions.....	14
5. Modalités de délivrance d'une autorisation	18
5.1. Principes généraux.....	18
5.2. Autorisations pouvant être délivrées par l'EPSF.....	18
5.3. Autorisations qui ne sont pas délivrées par l'EPSF	19
5.4. Notion de titulaire de l'autorisation	20
5.5. Politique linguistique.....	20
5.6. Disposition en matière de communication	21
5.6.1. Pré-instruction	21
5.6.1.1. Prise de contact	22
5.6.1.2. Étape intermédiaire.....	22
5.7. Autorisation temporaire	23
6. Rôle des différents contributeurs.....	24
6.1. Le demandeur	24
6.2. Les NoBo.....	24
6.3. Traitement des cas spécifiques et les points ouverts des STI	25
6.3.1. Les cas spécifiques	25
6.3.2. Les points ouverts	25
6.4. Le DeBo	25
6.5. L'AsBo	26
7. Différents cas d'autorisations	27
7.1. Première autorisation	27
7.2. Renouvellement d'une autorisation par type de véhicule	27
7.3. Extension du domaine d'utilisation.....	27
7.4. Nouvelle autorisation.....	28
7.4.1. Cas de modifications apportées à un type existant (art 15 du PAVA).....	28
7.4.2. Cas de modifications apportées à un matériel roulant déjà autorisé (art 16 du PAVA).....	30
7.5. Autorisation conforme à un type	31
7.6. Cas particuliers d'autorisation	32
7.6.1. Autorisation jusqu'à la gare frontière	32
7.6.2. Matériels roulants circulant sur réseaux « mixtes » cas particulier	33

7.6.3.	Matériel roulant innovant	35
7.7.	Cas particuliers d'un matériel existant (droit du grand père)	35
7.7.1.	Voitures RIC	36
7.7.2.	Wagon RIV/TEN RIV/TEN G1/TEN/TEN CW/TEN GE	36
7.7.3.	Matériel réservé à un usage strictement historique ou touristique.....	36
7.7.4.	Véhicules spéciaux titulaires d'un agrément de circulation.....	37
7.8.	Modification de véhicules spéciaux.....	37
7.9.	Autorisation de matériel existant déjà autorisé en provenance de pays tiers.....	37
8.	La réglementation y compris la non-application des STI	39
8.1.	Les spécifications techniques d'interopérabilité	39
8.2.	Les règles nationales	40
8.3.	Déclaration « CE » de vérification.....	41
8.4.	La méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques	41
8.4.1.	Les principes généraux.....	41
8.4.2.	Déclaration du proposant.....	42
8.5.	Les organismes d'évaluation.....	42
8.6.	Non-application de STI.....	43
8.6.1.	Non-application de STI pour stade avancé de développement, cas a).....	43
8.6.2.	Non-application de STI de rétablissement du réseau, cas b).....	44
8.6.3.	Non-application de STI pour viabilité économique, cas c).....	44
8.6.4.	Non-application de STI des cas d) et e)	45
8.7.	Les cas dérogatoires	45
8.7.1.	Les phases de transition	45
8.7.2.	Mises en œuvre et mesures transitoires de la STI Loc&Pas et de la STI Wagons.....	46
8.7.2.1.	Les véhicules spéciaux	46
8.7.2.2.	Système de mesure d'énergie embarqué	46
8.7.2.3.	Vents traversiers.....	46
8.7.2.4.	Sécurité passive	46
8.7.3.	Mesures transitoires de la STI CCS	47
8.7.3.1.	Equipement de l'ETCS	47
8.7.3.2.	Exigences nationales relatives à la dispense de l'ETCS « règle des 150 km »	47
8.8.	Les phases A et B de la STI Loc&Pas	47
8.8.1.	Définition	47
8.8.2.	Les règles d'utilisation des phases A et B	48
8.9.	Les cas spécifiques	49
8.10.	Les notifications à un stade avancé de développement	49
9.	Les dossiers de préengagement et de demande d'autorisation par type	51
9.1.	Le dossier de préengagement	51
9.1.1.	Contenu et complétude d'un dossier de préengagement.....	51
9.2.	Demande d'autorisation par type	54
9.2.1.	Points d'attention particuliers avant la soumission de la demande	54

9.2.1.1.	Collecte des exigences	54
9.2.1.2.	Domaine d'utilisation	56
9.2.1.3.	Compatibilité technique du MR avec le réseau	57
9.2.1.4.	Notion de type – Enregistrement dans le RETVA – Immatriculation	58
9.2.1.5.	Avis d'ISA	58
9.2.1.6.	Avis d'experts	59
9.2.1.7.	Contenu des rapports d'évaluation.....	59
9.2.1.8.	ERADIS	60
9.2.2.	Contenu et complétude du dossier.....	61
9.2.3.	Evaluation de la demande d'autorisation.....	66
9.2.3.1.	Eléments devant être évalués selon l'annexe II	66
9.2.3.2.	Eléments devant être évalués selon l'annexe III	70
10.	Processus de déroulement d'une instruction d'un préengagement et d'une autorisation par type ..	72
10.1.	La complétude des dossiers	72
10.2.	L'instruction d'un préengagement et d'une demande d'autorisation par type	72
10.2.1.	Les catégories des questions	72
10.2.1.1.	Question de type 1	73
10.2.1.2.	Question de type 2	73
10.2.1.3.	Question de type 3	73
10.2.1.4.	Question de type 4	73
10.2.2.	Le doute justifié.....	74
10.3.	La délivrance de l'avis du préengagement et de l'autorisation par type	74
10.3.1.	Avis sur le préengagement.....	74
10.3.2.	Délivrance de l'autorisation par type et ou de l'AMM	75
11.	Demande d'autorisation de mise sur le marché.....	76
11.1.	Complétude et contenu de la demande de conformité à un type	76
11.2.	Evaluation d'une demande d'autorisation conforme à un type (AMM)	77
12.	Contenu d'une autorisation délivrée par l'EPSF	79
12.1.	Autorisation par type	79
12.1.1.	L'annexe 2 de la décision EPSF : Caractéristiques techniques générales	79
12.1.2.	L'annexe 3 de l'autorisation EPSF : caractéristiques de conception essentielles.....	80
12.2.	Autorisation de mise sur le marché de véhicule	80
12.3.	Révision de l'autorisation	80
12.4.	Recours contentieux.....	81
Annexe 1	Formulaire de demande de n° RETVA à l'EPSF	
Annexe 2	Différents cas de figure rencontrés concernant l'article 15 du PAVA	
Annexe 3	Synthèse des délais pour les différents cas de demande à l'EPSF ou l'ERA	

En cliquant sur l'une des lignes du sommaire, vous accédez directement à l'article ou à l'annexe correspondant.

1. Objet

Ce guide a pour objet principal de présenter les modalités et conditions suivant lesquelles l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) délivre :

- les avis de préengagement, les autorisations par type et les autorisations de mise sur le marché de véhicule ferroviaire pour lesquels l'EPSF est sollicité par le demandeur ;
- les avis de préengagement et les avis en tant qu'autorité nationale de sécurité (ANS) concernée pour le domaine d'utilisation français pour lesquels l'EPSF est sollicité par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) en vue de délivrer une autorisation.

Il s'adresse aux différents acteurs du secteur ferroviaire, appelés ci-après « demandeurs » :



- les constructeurs de matériel roulant (locomotives, voitures, wagons, matériels automoteurs, engins spéciaux) ;
- les entreprises ferroviaires (EF) ;
- les gestionnaires de l'infrastructure (GI) ;
- les détenteurs et/ou propriétaires de matériels roulants ;
- etc.







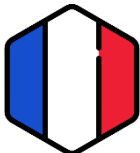

2. Référentiel

2.1 Textes réglementaires







Dans le cadre de ce guide, s'appliquent conjointement :

Lien	Titre
	Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne
	Directive (UE) 2016/798 du parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire
	Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE
	Règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009
	Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite
	Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « matériel roulant » — « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire dans l'Union européenne
	Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne
	Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « Matériel roulant — bruit », modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE


Lien	Titre
	<p>Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle- commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2018/764 de la commission du 2 mai 2018 sur les droits et redevances dus à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et leurs conditions de paiement</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations « CE » et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification « CE » des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2019/779 du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen</p>
	<p>Règlement d'exécution (UE) 2020/424 de la commission du 19 mars 2020 relatif à la soumission à la Commission d'informations concernant la non-application de spécifications techniques d'interopérabilité conformément à la directive (UE) 2016/797</p>
	<p>Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des STI</p>
	<p>Décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés</p>

Lien	Titre
	<p>Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission</p>
	<p>Loi n° 94-665 du 4 août 1994 relative à l'emploi de la langue française</p>
	<p>Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés (STPG)</p>
	<p>Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires</p>
	<p>Arrêté du 30 mars 2017 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes mixtes en application de l'article 58 du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés</p>
	<p>Arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le RFN</p>
	<p>Arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais</p>
	<p>Arrêté du 22 septembre 2021 relatif aux autorisations de dérogation aux règles nationales et aux spécifications techniques d'interopérabilité applicables au système ferroviaire</p>
	<p>Document des références nationales (DRN)</p>
	<p>Ces textes réglementaires doivent être utilisés dans leur version en vigueur lors de la dépose de la demande concernée.</p>

2.2 Guides EPSF

Lien	Titre
 	Guide EPSF/STRMTG : Procédures d'autorisation des systèmes mixtes
 	Guide à l'usage des demandeurs d'autorisations temporaires à des fins d'essais et de catégories d'essais sur le réseau du système ferroviaire
 	Immatriculation des véhicules ferroviaires - Registre national des véhicules de l'EPSF

2.3 Documents de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

Lien	Titre
	Guide - Lignes directrices pour les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules
	Documents techniques, recommandations d'utilisation, « line to take »,etc.

3. Abréviations

A	AMDEC	Analyse des modes de défaillance, de leurs effets et de leur criticité
	AMM	Autorisation de mise sur le marché
	ANS	Autorité nationale de sécurité
	AOT	Autorité organisatrice de transports
	AUCE	Autorisation de catégories d'essais
	AUTE	Autorisation temporaire d'essais
	AR	Accusé de réception
	AsBo	Assessment body (organisme d'évaluation de l'analyse des risques)
C	CCS	Contrôle-commande et signalisation
	CI	Constituant d'interopérabilité
	CoFRAC	Comité français d'accréditation
	COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
D	DARC	Dossier d'analyse des risques croisés
	DAUCE	Demande d'autorisation de catégories d'essais
	DAUTE	Demande d'autorisation temporaire d'essais
	DCRC	Dossier de clôture des risques croisés
	DCSM	Dossier de conception de la sécurité d'un matériel roulant d'un système mixte
	DeBo	Designated body (organisme d'évaluation des règles nationales)
	DRN	Document des références nationales
	DSI	Décret n° 2019-525 dit « Décret Sécurité – Interopérabilité »
	DSM	Dossier de sécurité d'un matériel roulant d'un système mixte
	E	EF

E	EM	État membre
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
	EQS	Équipements de sécurité
	ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
	ERADIS	European railway agency database of interoperability and safety
	ETCS	European train control system
F	FDMS	Fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
I	ISA	Independent Safety Assessor
L	LGV	Ligne à grande vitesse
M	MNAC	Moyen national acceptable de conformité
	MR	Matériel roulant
	MSC	Méthode de sécurité commune
N	NEV	Numéro européen du véhicule
	NIE	Numéro d'identification européen
	NoBo	Notified Body (organisme d'évaluation des STI)
	OSS	One stop shop (guichet unique)
P	PAVA	Practical arrangements for vehicle autorisation [Règlement (UE) 2018-545]
	PN	Passage à niveau
R	REX	Retour d'expérience
	RER	Réseau express régional
	RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés (ERATV en anglais)
	RFN	Réseau ferré national

R	RINF	Registre de l'infrastructure ferroviaire
	ROR	Réseau d'organes représentatifs
	RTE	Réseau transeuropéen
S	SF	Système ferroviaire
	SST	Sous-système de transition
	STI	Spécification technique d'interopérabilité
	STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
	STPG	Sécurité des transports publics guidés
T	TEN	Réseau TEN = Trans european network (réseau transeuropéen)
U	UE	Union européenne
	UIC	Union internationale des chemins de fer

4. Définitions

AsBo (organisme d'évaluation de l'analyse des risques)	Organisme d'évaluation au sens du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013
Autorisation de mise sur le marché d'un véhicule	Décision rendue par l'entité délivrant l'autorisation est fondée sur une assurance raisonnable que le demandeur et les entités associées à la conception, la fabrication, la vérification et la validation du véhicule se sont acquittés de leurs obligations et responsabilités respectives afin de garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable ou de garantir la conformité au type autorisé permettant la mise sur le marché de véhicule et son utilisation en toute sécurité dans le domaine d'utilisation, conformément aux conditions régissant l'utilisation et aux autres restrictions
Autorisation par type de véhicule	Décision rendue par l'entité délivrant l'autorisation et fondée sur une assurance raisonnable que le demandeur et les entités associées à la conception, la fabrication, la vérification et la validation du type de véhicule se sont acquittés de leurs obligations et responsabilités respectives afin de garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable permettant la mise sur le marché d'un véhicule fabriqué conformément à cette conception et son utilisation en toute sécurité dans le domaine d'utilisation du type de véhicule, conformément aux conditions régissant l'utilisation du véhicule et aux autres restrictions, le cas échéant, précisées dans l'autorisation par type de véhicule et devant s'appliquer à l'ensemble des véhicules autorisés conformes à ce type
DeBo (organisme désigné)	Organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article L. 2201-1 du code des transports qui a fait l'objet d'une désignation par un État membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci.
Demandeur	Personne physique ou morale demandant une autorisation par type de véhicule et/ou des autorisations de mise sur le marché d'un véhicule, qu'il s'agisse d'une entreprise ferroviaire, d'un gestionnaire d'infrastructure ou d'une autre personne physique ou morale comme un fabricant, un propriétaire ou un détenteur

Domaine d'utilisation d'un véhicule	Réseau ou des réseaux au sein d'un État membre ou d'un groupe d'États membres sur lesquels un véhicule est destiné à être utilisé
Collecte des exigences	Processus de détermination, d'attribution, de mise en œuvre et de validation des exigences réalisé par le demandeur afin de garantir le respect des exigences nationales et de l'Union pertinentes
Engins spéciaux	Équipements mobiles de construction et d'entretien, assurant l'approvisionnement en matériels ou matériaux nécessaires à la réalisation de travaux ou d'opération de maintenance sur les infrastructures ferroviaires
Exigences de sécurité	Contraintes de sécurité (qualitatives ou quantitatives, ou, au besoin, qualitatives et quantitatives) devant être respectées dans la conception, l'intégration dans un environnement d'exploitation, l'exploitation (y compris les règles d'exploitation), l'entretien et/ou la maintenance d'un système pour que les objectifs de sécurité établis par la législation ou l'entreprise soient atteints et maintenus dans la durée
Fonctionnalités additionnelles CCS	Fonctions intégrées dans le sous-système CCS n'étant pas spécifiées par le subset-026 de l'annexe A de la STI CCS
Matériel roulant nouveau	Tout matériel qui n'est pas déjà autorisé sur le réseau national ou sur d'autres réseaux de l'union européenne ou dans un état appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci
Matériel roulant de conception existante	Matériel roulant produit conformément à une conception spécifiée avant l'entrée en vigueur de la STI considérée
Matériel existant	Tout matériel qui bénéficie déjà d'une autorisation de véhicule et/ou d'une immatriculation dans l'UE ou dans un pays appliquant des accords internationaux
Numéro européen du véhicule (NEV)	Numéro d'immatriculation du véhicule, défini suivant l'appendice 6 de la décision d'exécution (UE) 2018/1614. Ce numéro est enregistré au registre national des véhicules (RNV)

Numéro d'identification européen (NIE)	Correspond à un numéro d'identification unique attribué à chaque autorisation délivrée (type, AMM, licence conducteur, certificat de sécurité etc.). La structure et le contenu sont définis dans l'appendice 2 de la décision d'exécution (UE) 2018/1614
NoBo (organisme notifié)	Organisme d'évaluation de la conformité tel que défini à l'article L. 2201-1 du code des transports qui a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne par un État membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci
Projet à un stade avancé de développement	Tout projet dont la phase de développement ou de construction est à un stade tel qu'une modification des spécifications techniques peut compromettre la viabilité du projet tel que planifié
Projet en cours d'exécution	Matériel roulant développé et produit dans le cadre d'un contrat signé avant l'entrée en vigueur d'une nouvelle ou version de STI
Proposant	C'est le demandeur ainsi désigné dans le règlement (UE) n°402-2013.
Registre des dangers	Document dans lequel sont consignés et référencés les dangers identifiés et les mesures y afférentes, l'origine des dangers et les coordonnées de l'organisation qui doit les gérer
Réseau	Lignes, gares, le terminaux et tout type d'installations ferroviaire fixes fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire de l'Union. De fait on peut avoir plusieurs réseaux dans un même état membre
Registre Européen de Types de Véhicules Autorisés (RETVA)	Registre mis à disposition par l'ERA, et renseigné par l'entité délivrant l'autorisation (ANS ou ERA). Ce registre comporte les caractéristiques relatives au type, variante ou version autorisée
Sous-système de transition (SST)	Comprend l'ensemble des éléments structurels et opérationnels qui permettent de couvrir les risques engendrés par la partie ferroviaire (sous responsabilité EPSF) sur la partie guidée (sous responsabilité STRMTG) et vice versa

Titulaire de l'autorisation par type de véhicule	Personne physique ou morale ayant demandé et obtenu l'autorisation par type de véhicule ou son successeur légal
Tram-train	Véhicule conçu pour une utilisation combinée à la fois sur les infrastructures ferroviaires légères relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars et sur les infrastructures ferroviaires lourdes relevant du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019
Type	Type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant
Variante de type de véhicule	Option pour la configuration d'un type de véhicule établie lors de la première autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, ou des changements apportés à un type de véhicule existant au cours de son cycle de vie et nécessitant une nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797
Véhicule	Véhicule ferroviaire apte à circuler sur des roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction, un véhicule se compose d'un ou de plusieurs sous-systèmes de nature structurelle et fonctionnelle
Version de type de véhicule	Option pour la configuration d'un type de véhicule ou d'une variante de type de véhicule, ou des changements apportés à un type de véhicule ou à une variante de type de véhicule existant au cours de son cycle de vie, créée pour tenir compte des modifications des caractéristiques de conception essentielles ne nécessitant pas de nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797

5. Modalités de délivrance d'une autorisation

5.1 Principes généraux

L'autorisation par type de véhicule :

- pour le domaine d'utilisation en France uniquement, est délivrée par l'EPSF ou par l'ERA (avec avis de l'EPSF), selon le souhait du demandeur ;
- pour un domaine d'utilisation dans plusieurs États membres comprenant la France, est délivrée par l'ERA après avis de l'EPSF.

L'entité autorisatrice délivre l'autorisation après avoir établi, avec un degré d'assurance raisonnable, que le demandeur et les acteurs qui l'assistent ont respecté leurs obligations et responsabilités lors des étapes de la conception, de la fabrication, du contrôle et de la validation du véhicule et/ou du type de véhicule afin d'en garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable.

Dans le cas de la validation du véhicule et/ou du type de véhicule concerné, lorsqu'il est nécessaire de procéder à des essais sur le réseau L'autorisation par type de véhicule :

- pour le domaine d'utilisation en France uniquement, est délivrée par l'EPSF ou par l'ERA (avec avis de l'EPSF), selon le souhait du demandeur ;
- pour un domaine d'utilisation dans plusieurs états membres comprenant la France, est délivrée par l'ERA après avis de l'EPSF.

L'entité autorisatrice délivre l'autorisation après avoir établi, avec un degré d'assurance raisonnable, que le demandeur et les acteurs qui l'assistent ont respecté leurs obligations et responsabilités lors des étapes de la conception, du développement, de la fabrication, du contrôle et de l'intégration dans l'environnement d'exploitation cible, du véhicule et/ou du type de véhicule afin d'en garantir la conformité aux exigences essentielles de la législation applicable.

Dans le cas de la validation du véhicule et/ou du type de véhicule concerné, lorsqu'il est nécessaire de procéder à des essais sur le réseau français, l'EPSF peut délivrer au préalable des autorisations temporaires d'essais ou de catégorie d'essais.

Après la délivrance de l'autorisation, l'exploitant ferroviaire (qui peut ne pas être le demandeur de l'autorisation) vérifie que le véhicule est compatible avec l'itinéraire et le sillon, sur la base du registre de l'infrastructure (RINF), des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables ou de toute information pertinente que le gestionnaire de l'infrastructure lui fournit gratuitement et dans un délai raisonnable pour les éventuels éléments manquants.

Ce processus de vérification de la compatibilité avec l'itinéraire ne rentre pas dans le processus d'autorisation du MR.

5.2 Autorisations pouvant être délivrées par l'EPSF

- 1 Première autorisation** : concerne une autorisation par type et/ou une autorisation de mise sur le marché d'un nouveau véhicule.

- 2 Renouvellement d'une autorisation par type de véhicule** : concerne une mise à jour de l'autorisation tenant compte des dernières évolutions réglementaires sans modification de la conception du type de véhicule.
- 3 Extension du domaine d'utilisation** : concerne une évolution du domaine d'utilisation, sans modification de la conception du véhicule.
- 4 Nouvelle autorisation** : concerne la modification d'un véhicule et/ou d'un type de véhicule déjà autorisés.
- 5 Autorisation conforme à un type** : concerne la mise sur le marché d'un ou plusieurs véhicules conformes à un type déjà autorisé et valide.
- 6 Première autorisation et conformité au type** : concerne une autorisation combinant les points 1 et 5.
- 7 Nouvelle autorisation et extension du domaine** : concerne une autorisation combinant les points 3 et 4.

5.3 Autorisations qui ne sont pas délivrées par l'EPSF

La directive (UE) 2016/797 définit le cadre réglementaire de délivrance des autorisations, dont la plupart des dispositions sont transposées en droit français par décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 *relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire* dit « DSI » dans la suite du guide.

L'EPSF ne délivre pas d'autorisation dans les cas suivants (liste non exhaustive) :

- Les véhicules utilisés uniquement sur les voies ferrées locales supportant du transport de marchandises (hors de tout transport public de personnes) relevant du champ d'application du décret n° 2017-439 du 30 mars 2017 *relatif à la sécurité des circulations ferroviaires sur certaines voies ferrées locales supportant du transport de marchandises* (la délivrance de ces autorisations est de la responsabilité du préfet) ;
- les véhicules relevant du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 *relatif à la sécurité des transports publics guidés*, dit « décret STPG » dans la suite du guide, et dont le périmètre d'exploitation (partie guidée) est de la compétence du Service technique des remontées mécaniques et transports guidés (STRMTG) ;
- les véhicules prévus pour circuler sur une infrastructure à écartement métrique, réservées à un usage strictement local et séparées sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire ;
- les véhicules réservés à un usage strictement local tel que des circulations touristiques, des circulations dans les installations terminales embranchées ;
- les véhicules principalement utilisés sur les infrastructures ferroviaires légères mais équipés de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section confinée et limitée des infrastructures ferroviaires lourdes à des fins de connectivité uniquement, tels que certains trams-trains ;
- les véhicules spéciaux rail/route non prévus pour actionner les systèmes ferroviaires de signalisation et de contrôle ;

- pour les circulations, en mode travail, des engins spéciaux pour lesquels un agrément de travail est délivré par SNCF Réseau, selon la règle d'exploitation particulière RFN-CG-MR 03 A-00-n° 003 « Processus autorisant la circulation et le travail des véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux ».

5.4 Notion de titulaire de l'autorisation

La notion de titulaire d'une autorisation par type est apparue avec la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, le 16 juin 2019.

Le titulaire de l'autorisation par type de véhicule est la personne physique ou morale ayant demandée et obtenue l'autorisation par type de véhicule ou son successeur légal.

Il est responsable :

- de la gestion de la configuration du type de véhicule et doit informer l'entité ayant délivré l'autorisation par type de véhicule de tout changement apporté qui pourrait avoir une incidence sur la validité de l'autorisation par type ;
- de l'intégrité des données fournies à l'entité délivrant l'autorisation.

Pour les types de véhicule autorisés avant le 16 juin 2019, le titulaire de l'autorisation par type de véhicule est le demandeur enregistré comme titulaire du type de véhicule dans le registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA). Si le type originel de véhicule n'est pas enregistré dans le RETVA, le demandeur deviendra le titulaire de l'autorisation par type de véhicule qui sera délivrée.



Il est important de préciser que la notion de titulaire d'une autorisation par type est différente de celle du détenteur de véhicule enregistrée dans le registre national des véhicules (RNV).

5.5 Politique linguistique

Le demandeur doit présenter sa demande d'autorisation et le dossier qui l'accompagne dans l'une des langues officielles de l'Union européenne. Dans ce cadre les demandes d'autorisation et les dossiers qui l'accompagnent adressés à l'EPSF sont rédigés en français, comme tout document devant être adressé à l'administration française selon les termes de la loi du 4 août 1994.

Dans sa demande de préengagement le demandeur précise la langue utilisée pour la demande d'autorisation par type.

Dans le cadre de la délivrance d'une d'autorisation par type par l'ERA, les documents attrait à l'avis de l'EPSF relatif au domaine d'utilisation en France sont traduits en français, il s'agit notamment :

- du descriptif technique du matériel roulant ou des modifications ;
- du rapport d'évaluation de l'organisme notifié (NoBo) ;
- des certificats de vérification « CE » et leurs annexes techniques ;
- du rapport d'évaluation de l'organisme désigné (DeBo) ;
- du certificat de vérification à la réglementation nationale française et son annexe technique ;

- du rapport d'évaluation de l'organisme d'évaluation de l'analyse de risques (AsBo) ;
- des avis d'expert nécessaires à l'évaluation de la conformité ;
- de la liste des contraintes exportées ;
- dans le cas particulier de l'extension du domaine d'utilisation, la copie de la ou des autorisations délivrées par les autres états membres jointes au dossier.

En tant que de besoin, le demandeur pourra être amené à fournir les traductions en français de tout autre document demandé par l'EPSF.

Il n'est pas exigé que les traductions en français soient validées par un traducteur assermenté.

5.6 Disposition en matière de communication

Ce paragraphe répond aux prescriptions du considérant n°11 du règlement (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 *établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil* (dit « PAVA » dans la suite du guide) notamment : « *Afin de faciliter la communication entre les parties intéressées, les lignes directrices de l'Agence et des ANS devraient prévoir des modalités pratiques pour les communications qui ne sont pas pertinentes dans le cadre du processus décisionnel et qui ne doivent par conséquent pas être transmises par l'intermédiaire du guichet unique* ».

Ce paragraphe répond aux besoins des demandeurs qui ne sont pas couverts par le préengagement comme, par exemple, le besoin d'être conseillé dans les démarches des demandes d'autorisation ou de non-application des STI. Cette phase d'échanges entre le demandeur et l'EPSF accompagnés éventuellement par l'ERA, est appelée « pré-instruction ».

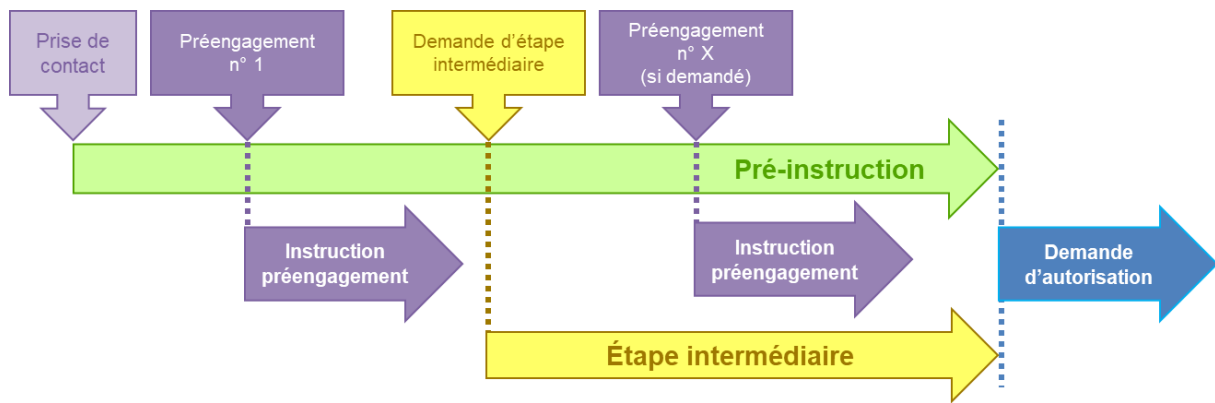
5.6.1. Pré-instruction

Toute étape précédant le dépôt d'une demande d'autorisation par type, est considérée par l'EPSF comme une phase de pré-instruction.

En effet, en complément du préengagement il peut être nécessaire d'avoir des échanges entre le demandeur et l'EPSF. Ces échanges mobilisent des ressources et des services de l'EPSF. La phase de pré-instruction est définie dans ce cadre. Elle peut comporter un ou plusieurs préengagements et une ou plusieurs étapes intermédiaires avant le dépôt de la demande d'autorisation par type dans le guichet unique.

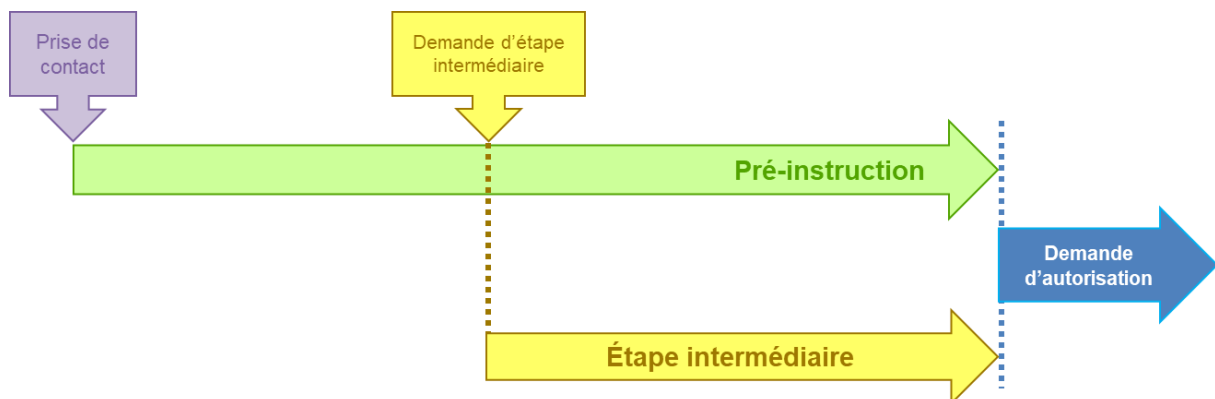
L'étape intermédiaire est une notion propre au mode de fonctionnement de l'EPSF. Elle permet, sur sollicitation du demandeur, des échanges, des examens de documents, des visites de site etc., en complément de la phase de préengagement dont la durée, d'après le PAVA est limitée à 3 mois.

Le graphique ci-dessous présente la chronologie des différentes activités de la phase de pré-instruction.



Les échanges entre le demandeur et l'EPSF avant le dépôt d'un préengagement sont limités dans le temps. Dans le cas où le demandeur n'envisage pas de déposer un préengagement. Le demandeur peut solliciter directement l'EPSF après la prise de contact pour des services (réunions, études de documents, etc.).

Le graphique ci-dessous présente la chronologie dans le cas sans préengagement.



5.6.1.1. *Prise de contact*

Que ce soit pour un projet dont l'autorisation est délivrée par l'EPSF ou pour un projet dont l'autorisation est délivrée par l'ERA avec un avis de l'EPSF pour le domaine d'utilisation en France, le demandeur peut souhaiter présenter son projet.

Une ou deux sollicitations (réunions, échanges divers etc.) peuvent avoir lieu dans ce contexte et faire l'objet d'une traçabilité (compte-rendu, courriel, etc.). Au-delà de cette sollicitation, l'EPSF recommande de déposer un préengagement dans le guichet unique, ou à défaut d'initier une étape intermédiaire.

5.6.1.2 *Étape intermédiaire*

À l'issue de la prise de contact, l'EPSF considère que les travaux, attachés à la tenue de réunions ou encore d'examen de documents présentés à l'EPSF, constituent l'étape intermédiaire. Cette étape est facturable en application des dispositions du 6° de l'article L2221-6 du code des transports.

5.7 Autorisation temporaire

Une autorisation temporaire peut-être délivrée par l'EPSF exclusivement à des fins d'essais sur le système ferroviaire français. Pour ce faire, un dossier de demande d'autorisation temporaire doit être déposé auprès de l'EPSF en respectant les dispositions des articles 154 et 155 du DSI. En outre, conformément au dernier alinéa de l'article 155, l'arrêté du 23 mars 2021 *relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais* définit les dispositions réglementaires à respecter.



Le guide 022 « Guide à l'usage des demandeurs d'autorisations temporaires à des fins d'essais et de catégories d'essais sur le réseau du système ferroviaire », publié par l'EPSF, est disponible en cliquant sur le lien ci-contre



6. Rôle des différents contributeurs

Ce paragraphe a pour objectif de rappeler les attendus et les limites de chacune des parties prenantes dans le cadre de l'élaboration d'une demande d'autorisation.

6.1 Le demandeur

Par définition, c'est celui qui demande l'autorisation. À ce titre, il signera les déclarations « CE » de vérification ainsi que la déclaration du proposant. Dans le cas d'une demande d'autorisation par type, il en deviendra le titulaire si le processus d'instruction de la demande est mené à son terme.

Le dossier de demande est un ensemble volumineux, parfois de plusieurs centaines de documents. Par conséquent, il est souhaitable que le dossier soit correctement structuré pour faciliter son instruction. En outre, il doit :

- respecter le cadre réglementaire en vigueur (à défaut les écarts sont explicités) ;
- nommer explicitement les documents, où à défaut établir un document de correspondance ;
- décrire les modifications dans un document spécifique, dans le cas d'une demande d'une nouvelle autorisation ;
- fournir un document reprenant les restrictions codifiées selon l'annexe II de la décision 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 *relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés* ;
- établir un document de synthèse mettant en exergue :
 - le domaine d'utilisation détaillé souhaité,
 - les prescriptions d'exploitation,
 - les non-conformités à la réglementation nationale et aux STI pour lesquelles le demandeur a établi des conditions régissant l'utilisation du MR et d'autres restrictions.

Le demandeur renseigne le RETVA (cf. § [9.2.1.4.](#)) et ERADIS (cf. § [9.2.1.8.](#) **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**), pour les éléments qui lui incombent, notamment la déclaration « CE » de vérification et vérifie dans ERADIS la présence :

- des certificats « CE » de vérification des sous-systèmes matériel roulant (MR) et contrôle-commande et signalisation (CCS) ;
- des déclarations de conformité « CE » des constituants d'interopérabilité ;
- des certificats de conformité « CE » des constituants d'interopérabilité.

6.2 Les NoBo

Il peut y avoir plusieurs NoBo :

- ceux dont la mission relève de l'évaluation de la conformité du MR aux STI, nommés « NoBo SS » (il est possible d'avoir un NoBo pour les STI MR et un autre NoBo pour la STI CCS) ;
- ceux dont la mission relève de l'évaluation de la conformité des constituants d'interopérabilité (CI) aux STI, nommés « NoBo CI ».

Les « NoBo SS » évaluent la conformité du MR et/ou du CCS aux STI appliquées au projet, rédigent un rapport d'évaluation et délivrent un certificat de vérification « CE ». Un fichier de « clause à clause »

aux STI accompagne le rapport. Ils prennent en compte les éventuelles dérogations aux STI accordées au demandeur par l'EPSF et/ou la commission européenne.

Le rapport d'évaluation doit fournir des avis relatifs :

- au cadre réglementaire retenu pour le projet, tenant compte des éventuelles phases de transition d'application des STI, des dérogations accordées ou de dispositions particulières stipulées dans les STI ;
- à la validité des éléments de preuve ;
- à la pertinence des avis d'expert et/ou d'ISA ;
- à l'exhaustivité des non-conformités identifiées ;
- aux contrôles des conditions régissant l'utilisation du MR et les autres restrictions établies par le demandeur en vue d'atténuer/corriger les non-conformités ;

et une conclusion explicite sur la conformité du matériel roulant à la ou aux STI concernées.

Les « NoBo SS » et « NoBo CI » mettent à disposition les certificat « CE » dans ERADIS.

6.3 Traitement des cas spécifiques et les points ouverts des STI

6.3.1. Les cas spécifiques

Selon le cas, les cas spécifiques sont à traiter par :

- le DeBo si le cas spécifique renvoie à une règle nationale ;
- le DeBo si la rédaction ne renvoie pas clairement à une règle nationale, mais le sujet est couvert par une règle nationale mentionnée dans le document des références nationales (DRN) ;
- le NoBo si le chapitre 7 de la STI précise les dispositions qui s'appliquent.

6.3.2. Les points ouverts

Selon le cas, les points ouverts sont à traiter par :

- le DeBo lorsque que le point ouvert est couvert par une règle nationale ;
- l'AsBo si le point ouvert n'est pas couvert par une règle nationale.

6.4 Le DeBo

Le DeBo évalue la conformité du MR et/ou du CCS à la réglementation nationale, rédige un rapport d'évaluation et délivre un certificat de vérification à la réglementation nationale. Un fichier de « clause à clause » du DRN accompagne le rapport.

Le rapport d'évaluation doit fournir des avis relatifs :

- au cadre réglementaire retenu pour le projet ;
- à la validité des éléments de preuve ;
- à la pertinence des avis d'expert ;
- à l'exhaustivité des non-conformités identifiées ;
- aux contrôles des conditions régissant l'utilisation du MR et les autres restrictions établies par le demandeur en vue d'atténuer/corriger les non-conformités ;

et une conclusion explicite sur la conformité du matériel roulant et/ou CCS à la réglementation nationale appliquée au projet.

6.5 L'AsBo

L'AsBo est associé au processus de demande d'autorisation :

- lors de l'évaluation du processus de collecte des exigences concernant les exigences essentielles en matière de sécurité et l'intégration en sécurité entre les sous-systèmes ;
- lorsque la nature des modifications nécessite l'application du règlement (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 *concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009* pour une modification significative ;
- lorsque les règles obligatoires exigent expressément l'application du règlement (UE) n° 402/2013.

L'AsBo délivre au proposant, un rapport d'évaluation de la sécurité conformément aux exigences fixées à l'annexe III du règlement (UE) n° 402/2013.

En complément du contenu du rapport défini en annexe I du règlement suscité, le rapport doit contenir des avis, avec une conclusion explicite sur :

- l'exhaustivité des contraintes exportées par le demandeur et les organismes d'évaluation (DeBo et NoBo) dans un document établi par le demandeur ;
- le processus adopté par le demandeur concernant la collecte des exigences nécessaires pour les exigences essentielles tenant à la « sécurité » pour les sous-systèmes,
- l'intégration sûre entre les sous-systèmes concernant les aspects non couverts par les STI et les règles nationales. ;
- des analyses complémentaires et ou réponses du demandeur aux questions posées pendant l'instruction de la demande d'autorisation, en tant que de besoin.

7. Différents cas d'autorisations

7.1 Première autorisation

Une première autorisation par type, est une autorisation délivrée pour un nouveau véhicule, (une nouvelle conception). En fonction de la demande, cette première autorisation peut inclure des variantes et/ou versions et, le cas échéant, le premier véhicule.

Le point 3.b) de l'article 14 du PAVA précise que pour ce cas de figure, cette première autorisation peut être combinée à une demande d'autorisation conforme à un type. Il se peut que le véhicule utilisé pour effectuer l'ensemble des démonstrations de conformité portées à la demande soit déclaré comme le type. Dans ce cas, aucune déclaration de conformité au type n'est requise pour ce premier véhicule.

7.2 Renouvellement d'une autorisation par type de véhicule

Le renouvellement d'une autorisation par type de véhicule est utilisé lorsqu'il est nécessaire d'appliquer un changement qui a été apporté à une STI ou une règle nationale pour un type de véhicule, de manière que les futurs véhicules conformes au type respectent les exigences de la règle modifiée. La règle modifiée elle-même déterminera si l'autorisation par type de véhicule doit être renouvelée.

Le renouvellement de l'autorisation par type de véhicule est limité au cas où, après évaluation par rapport aux règles modifiées, il est prouvé que le type de véhicule est conforme, sans aucune modification, aux caractéristiques de conception essentielles listées dans les STI, c'est-à-dire sans aucune modification de la conception.

7.3 Extension du domaine d'utilisation

Le réseau est défini par un ensemble de lignes, gares, terminaux et tout type d'installations fixes nécessaires pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire de l'Union. De fait, un même Etat membre peut posséder plusieurs réseaux.

Il s'en suit que toute modification du domaine d'utilisation mentionnée dans l'autorisation par type nécessite, de la part du demandeur, de déposer dans le guichet unique une demande d'extension du domaine d'utilisation.

Dans le cadre uniquement d'une extension du domaine d'utilisation d'un type de véhicule selon le point 1.c) de l'article 14 du PAVA, aucune modification de la conception du véhicule ne doit être mise en œuvre. En outre, lorsque les STI s'appliquent au véhicule concerné, il y a lieu que le type correspondant soit évalué selon les dispositions des paragraphes 7 des STI wagons, locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers (Loc&Pas) et CCS. De la même manière, une évaluation vis-à-vis du DRN doit être menée pour s'assurer de la compatibilité technique de celui-ci avec le domaine d'utilisation étendu.

En application de l'article 21.13) de la directive (UE) 2016/797, une autorisation actualisée couvrant le domaine d'utilisation élargi est délivrée. Dans ce cadre, une version du type ou une version de la variante du type est créée.

Ce cas correspond au seul cas de figure pour lequel une version fait l'objet d'une autorisation



Si le respect de ces dispositions nécessite la modification du type de véhicule concerné ou si des modifications pour garantir la compatibilité technique avec le ou les nouveaux réseaux s'avèrent nécessaires, alors le demandeur devra solliciter une autorisation combinée selon le point 3.a) de l'article 14 du PAVA, à savoir une demande de nouvelle autorisation par type et une demande d'autorisation pour une extension du domaine d'utilisation. La validité des parties inchangées du véhicule est maintenue dans le cadre de l'autorisation précédente.

Si l'autorisation originelle par type de véhicule comprenait des cas de non-application de STI, le demandeur doit solliciter une ou plusieurs non-application dans les états membres faisant partie du domaine d'utilisation élargi. Le demandeur ajoute les décisions pertinentes de non-application de STI de ces états membres, conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797 couvrant le domaine d'utilisation élargi.

7.4 Nouvelle autorisation

Toute modification apportée à un véhicule déjà autorisé ou à un type de véhicule autorisé doit être analysée respectivement selon les articles 16 et 15 du PAVA. En outre, la modification sera classée dans une des catégories du point 1) de l'article 15 du PAVA.

En outre, la modification sera classée dans une des catégories du point 1) de l'article 15 du PAVA.

Les modifications apportées à un véhicule déjà autorisé qui sont liées à une substitution dans le cadre d'un entretien et qui se limitent au remplacement de composants par d'autres composants assurant les mêmes fonctions et performances dans le cadre d'un entretien préventif ou correctif du véhicule ne nécessitent pas d'autorisation de mise sur le marché.

L'annexe III précise le processus à suivre afin de déterminer la nécessité ou non de demander une nouvelle autorisation pour un type modifié ou un matériel roulant déjà autorisé.

7.4.1 Cas de modifications apportées à un type existant (art 15 du PAVA)

- (a) Modifications n'introduisant pas de différence par rapport aux dossiers techniques accompagnant la déclaration « CE » pour la vérification des sous-systèmes

Cette catégorie de modification n'a pas d'incidence sur les vérifications effectuées et, en conséquence, sur la conception ou la documentation ayant constitué la base de l'autorisation par type de véhicule délivrée. Il n'y a donc pas de différence par rapport au dossier de demande d'autorisation initial, comprenant lui-même les dossiers techniques accompagnant la ou les déclarations « CE » pour la vérification du ou des sous-systèmes.

De ce fait, l'autorisation par type de véhicule délivrée reste valide et inchangée.

- (b) Modifications introduisant une(des) différence(s) par rapport aux dossiers techniques accompagnant les déclarations « CE » pour la vérification des sous-systèmes pouvant nécessiter de nouveaux contrôles et donc une vérification conformément aux modules d'évaluation de la conformité applicables. Ces modifications ne doivent pas avoir d'incidence sur les caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule.

Ce cas ne nécessite pas de nouvelle autorisation au regard des critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797.

Cette catégorie de modifications n'a pas d'incidence sur la conception (caractéristiques de conception essentielles), mais elle a une incidence sur la documentation qui constitue la base de l'autorisation par type de véhicule délivrée. Dans ce cas, les modifications peuvent avoir une incidence sur la conformité des sous-systèmes ou la validité des certificats de conformité. Les organismes d'évaluation de la conformité procèdent alors aux vérifications nécessaires et délivrent de nouveaux certificats. Ces certificats, ainsi que les déclarations « CE » de vérification des sous-systèmes concernés sont versés dans la base ERADIS. Le RETVA pourra être mis à jour en conséquence, en tenant compte des mises à jour des certificats de vérification. Par ailleurs, le RNV (Cf. le guide de l'EPSF relatif au registre national des véhicules) pourra également être mis à jour pour prendre en compte la mise à jour de la déclaration « CE » de vérification de sous-système.

Les dispositions exposées ci-dessus sont valables lorsque les modifications sont gérées par le titulaire de l'autorisation par type de véhicule.

Dans le cas contraire, si l'entité gérant les modifications n'est pas le titulaire du type, alors les dispositions ci-dessous s'appliquent :

- a. création d'un nouveau type de véhicule ;
 - b. l'entité gérant les modifications devient le demandeur et donc le titulaire de l'autorisation du nouveau type qui sera délivrée ;
 - c. la demande d'autorisation du nouveau type de véhicule peut reposer sur le type de véhicule existant et le demandeur peut choisir le cas d'autorisation prévu à l'article 14, paragraphe 1, point d) du PAVA.
- (c) Modifications des caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule qui ne nécessitent pas une nouvelle autorisation au regard des critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797

Dans ce cas, les modifications peuvent avoir une incidence sur la conformité des sous-systèmes ou la validité des certificats de conformité. Les organismes d'évaluation de la conformité procèdent alors aux vérifications nécessaires et délivrent de nouveaux certificats. Ces certificats, ainsi que les déclarations « CE » de vérification des sous-systèmes concernés sont versés dans la base ERADIS.

Pour ce cas, le demandeur doit procéder à la création d'une version du type de véhicule ou à la création d'une version de variante du type de véhicule dans le RETVA. Le RNV devra être mis à jour pour prendre en compte la nouvelle version et la mise à jour de la déclaration « CE » de vérification de sous-système.

Les dispositions exposées ci-dessus sont valables lorsque les modifications sont gérées par le titulaire de l'autorisation par type (ou variante de type) de véhicule.

Dans le cas contraire, si l'entité gérant les modifications n'est pas le titulaire du type, alors les dispositions ci-dessous s'appliquent :

- création d'un nouveau type de véhicule ;
- l'entité gérant les modifications devient le demandeur et donc le titulaire de l'autorisation du nouveau type qui sera délivrée ;
- la demande d'autorisation du nouveau type de véhicule peut reposer sur le type de véhicule existant et le demandeur peut choisir le cas d'autorisation prévu à l'article 14, paragraphe 1, point d) du PAVA.

(d) Modifications du type de véhicule nécessitant une nouvelle autorisation, conformément aux critères définis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797

Concernant ces modifications :

- si celles-ci sont gérées par le titulaire de l'autorisation par type de véhicule, celui-ci décide de créer une variante de type de véhicule, ou décide de créer un nouveau type de véhicule ;
- si celles-ci ne sont pas gérées par le titulaire de l'autorisation par type de véhicule, alors les dispositions ci-dessous s'appliquent :
 - création d'un nouveau type de véhicule ;
 - l'entité gérant les modifications devient le demandeur et donc le titulaire de l'autorisation du nouveau type qui sera délivrée ;
 - la demande d'autorisation du nouveau type de véhicule peut se reposer sur le type de véhicule existant et le demandeur peut choisir le cas d'autorisation prévu à l'article 14, paragraphe 1, point d) du PAVA.

Cette disposition est également applicable pour les véhicules autorisés avant la mise en œuvre de la directive (UE) 2016/797 (voir considérant (16) du PAVA).

En cas de modification apportée à un type de véhicule et lorsque le nouveau demandeur devient le titulaire de l'autorisation par type de ce véhicule, basé sur le type existant :

- le nouveau titulaire de l'autorisation par type de véhicule est principalement responsable de la nouvelle conception et du nouveau type de véhicule dans son ensemble ;
- le premier titulaire de l'autorisation par type de véhicule demeure responsable des parties non modifiées de la conception et le nouveau titulaire de l'autorisation par type de véhicule est responsable des modifications qu'il a introduites et des interfaces avec les parties non modifiées de la conception du type de véhicule ;
- le nouveau titulaire de l'autorisation par type de véhicule est seul responsable de la gestion de la configuration du nouveau type de véhicule.

7.4.2 Cas de modifications apportées à un matériel roulant déjà autorisé (art 16 du PAVA)

Les modifications apportées à un véhicule déjà autorisé se limitant à un remplacement de composants par d'autres composants assurant les mêmes fonctions et performances dans le cadre d'un entretien

préventif ou correctif de véhicule, ne nécessitent pas de nouvelle autorisation de mise sur le marché. Toute autre modification doit être analysée et classée selon le § [7.4.1](#) de ce présent guide.

Si l'entité gérant les modifications n'est pas le titulaire de l'autorisation par type de véhicule, alors, elle doit :

- évaluer les différences par rapport aux dossiers techniques accompagnant les déclarations « CE » pour la vérification des sous-systèmes ;
- vérifier que les modifications ne remplissent pas les critères établis à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797 ;
- mettre à jour les dossiers techniques accompagnant les déclarations « CE » pour la vérification des sous-systèmes ;
- notifier les modifications à l'entité autorisatrice.



Pour un véhicule ancien ne possédant pas de déclaration « CE » de vérification, le demandeur devra définir les éléments techniques et d'évaluation établis lors de la mise en service **pouvant être assimilés au dossier technique accompagnant la déclaration « CE » de vérification** comme défini au point 2.4 de l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797.

S'agissant des autorisations de véhicules délivrées par l'EPSF, la notification mentionnée ci-dessus fera l'objet d'un courrier adressé au directeur général de l'EPSF. Dans ce cas, l'EPSF pourra être amené, dans un délai de quatre mois à prendre une décision motivée invitant l'entité gérant le changement à présenter une demande d'autorisation si le classement comporte une erreur ou si les informations transmises ne sont pas suffisamment étayées.

En cas de modification apportée à un véhicule existant et lorsque le nouveau demandeur devient le titulaire de l'autorisation par type de ce véhicule, basé sur un le type de véhicule existant :

- le nouveau titulaire de l'autorisation par type de véhicule est principalement responsable de la nouvelle conception et du nouveau type de véhicule dans son ensemble ;
- le premier titulaire de l'autorisation par type de véhicule demeure responsable des parties non modifiées de la conception et le nouveau titulaire de l'autorisation par type de véhicule est responsable des modifications qu'il a introduites et des interfaces avec les parties non modifiées de la conception du type de véhicule ;
- le nouveau titulaire de l'autorisation par type de véhicule est seul responsable de la gestion de la configuration du nouveau type de véhicule.

7.5 Autorisation conforme à un type

L'autorisation conforme à un type de véhicule ou à une série de véhicules est délivrée sur la base de la fourniture, par le demandeur, d'une déclaration de conformité au type de véhicule et la documentation associée. Cette documentation comporte :

- la déclaration « CE » de vérification des sous-systèmes ;
- le certificat « CE » de vérification des sous-systèmes ;
- la déclaration « CE » de conformité des CI ;
- le certificat « CE » de conformité des CI ;
- le cas échéant, les éléments de preuve concernant la non-application des STI.

Le prérequis est que l'autorisation par type de véhicule soit toujours valable. Si une modification des règles invalide une autorisation par type de véhicule, le type de véhicule aura besoin d'un renouvellement d'autorisation avant que d'autres véhicules puissent faire l'objet d'une autorisation conforme à ce type.

Les évaluations devant être effectuées par l'entité délivrant l'autorisation pour une autorisation conforme à un type sont précisées en annexe 2 du PAVA.

La déclaration de conformité au type de véhicule ne peut être délivrée par le demandeur qu'après la production du véhicule ou de la série de véhicules (si le demandeur décide d'inclure plusieurs véhicules dans une seule demande d'autorisation) conformes au type de véhicule.

De ce fait, il n'est pas possible de demander une autorisation conforme au type de véhicule préalablement à une production planifiée d'un véhicule ou d'une série de véhicules, parce que la déclaration de conformité au type de véhicule fait partie du dossier accompagnant la demande d'autorisation.

Un demandeur d'une autorisation conforme à un type de véhicule doit vérifier :

- si des dispositions des STI et règles nationales n'invalident pas le type de véhicule ou n'imposent des limites à la mise sur le marché de véhicules ne satisfaisant pas aux exigences les plus récentes ;
et
- si toutes les informations pertinentes sont bien présentes dans la demande tels que des plans, spécifications techniques, etc. relatives à la conception du matériel roulant ainsi que le procédé de fabrication afin que le demandeur puisse signer la déclaration de conformité à un type déjà autorisé.

7.6 Cas particuliers d'autorisation

7.6.1 Autorisation jusqu'à la gare frontière

Deux cas de figures sont à distinguer :

- cas 1 : un matériel autorisé dans un État membre (EM) voisin, pour lequel le demandeur souhaite circuler jusqu'à une ou des gares frontières situées sur le réseau français ;
- cas 2 : un matériel pour lequel le demandeur souhaite obtenir de l'EPSF une autorisation pour le réseau français incluant une (des) gare(s) frontière(s) située(s) dans un (des) EM voisin(s).

Pour ces deux cas de figure, l'autorisation nationale peut être demandée selon les manières ci-dessous :

- en incluant la (les) gare(s) frontière(s) lors de la demande de première autorisation. En application du point 8 de l'article 4 du PAVA, le demandeur précise ainsi dans sa demande dans le one stop shop (OSS) la ou les gares frontières concernées ;
- en deux étapes, à savoir une demande de première autorisation sans les gares frontières, puis une demande de mise à jour de la première autorisation délivrée en incluant au domaine d'utilisation les gares frontières souhaitées. S'agissant de la mise à jour de l'autorisation par l'EPSF, celle-ci sera réalisée selon l'application des dispositions de l'article 168 du DSI, sans nécessité de passer par l'OSS.

Dans les deux cas de figure précités, la demande est considérée nationale. À ce titre, le demandeur a le choix d'adresser sa demande à l'ERA ou à l'ANS concernée par le cas 1 ou à l'EPSF pour le cas 2.

Pour délivrer une telle autorisation, pour le cas 2, l'EPSF devra recevoir de la part des ANS des états membres voisins une confirmation que les règles et obligations nationales applicables notifiées sont respectées, **en application des accords transfrontaliers pertinents ou par une consultation au cas par cas**. Pour le cas 1, l'EPSF rendra un avis après consultation de l'ANS devant délivrer l'autorisation.

Ces accords se fondent sur **le principe de la similitude des caractéristiques techniques des réseaux** de chacun des Etats membres. La consultation entre EM peut se faire au cas par cas ou rentrer dans les accords transfrontaliers.

Les pièces à fournir seront a minima celles listées dans les accords transfrontaliers pertinents (autorisation d'origine du matériel, les caractéristiques techniques générales du MR, les numéros RETVA et européen du véhicule (NEV)).

En pratique il est possible que les caractéristiques techniques des réseaux présentent certains points de singularité. Dans ce contexte, les pièces permettant de démontrer la compatibilité du MR avec les points de singularité de l'infrastructure concernée devront être transmises par le demandeur.

Pour faciliter le processus et tenir compte des délais associés, l'EPSF recommande au demandeur de se rapprocher des ANS concernées avant le dépôt de sa demande, qu'elle soit réalisée en une ou deux étapes.

À l'issue du processus, l'autorisation par type de véhicule ou la mise à jour de l'autorisation par type, intégrera les gares frontières concernées dans le domaine d'utilisation national. Le RETVA et le RNV devront être mis à jour en conséquence.

7.6.2 Matériels roulants circulant sur réseaux « mixtes » cas particulier

Le titre III du décret STPG définit les systèmes mixtes comme des systèmes de transports publics guidés dont les véhicules circulent pour une partie de leur parcours, sur l'un des réseaux relevant du champ d'application du DSI (dans ce cas les STI sont notamment d'application obligatoire) pour l'autre partie, sur l'un des réseaux soumis aux dispositions des titres II, V, VI et VII du décret STPG. Sont concernés notamment, les systèmes tels que les trams-trains et les RER.

Quelle que soit la nature de la demande d'autorisation, c'est-à-dire pour un nouveau matériel roulant ou pour un matériel modifié nécessitant une nouvelle autorisation, deux dossiers devront être déposés :

- un dossier de conception de la sécurité d'un matériel roulant d'un système mixte (DCSM) permettant de valider au début de la conception détaillée ;
- un dossier de sécurité d'un matériel roulant d'un système mixte (DSM) 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 principes d'exploitation et de maintenance.

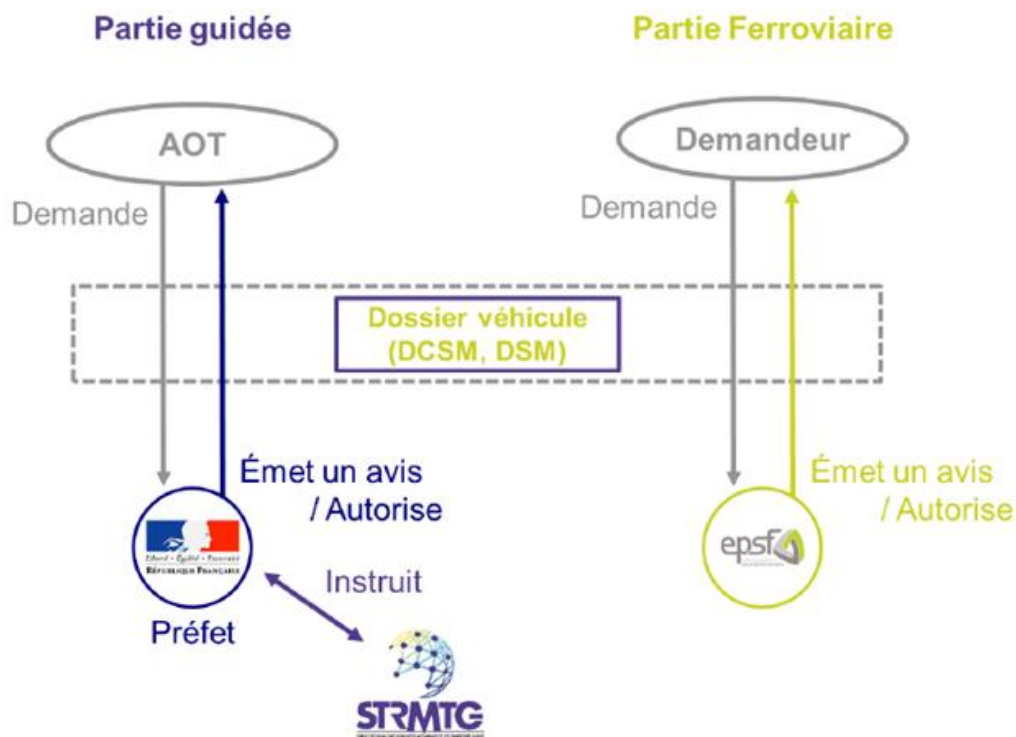
Les principes généraux pour la procédure d'autorisation du véhicule sont les suivants :

- des dossiers communs et identiques pour le véhicule (DCSM et DSM);
- une instruction de ces dossiers pour chacune des parties (ferroviaire et guidée) conforme à leur décret respectif et donnant lieu in fine à 2 autorisations (l'une délivrée par le préfet après avis favorable du STRMTG, l'autre délivrée par l'EPSF).

Pour le véhicule, les dossiers communs et identiques prévus par la réglementation sont transmis, en même temps, respectivement :

- par le demandeur à l'EPSF via l'OSS ;
- par l'autorité organisatrice de transports (AOT) au préfet du département concerné, ou au préfet d'Île-de-France pour les projets situés en Île-de-France et en copie au bureau de contrôle du STRMTG territorialement compétent ou au département sécurité des transports collectifs (DSTC).

Le schéma ci-dessous illustre ces principes :



Pour ce qui concerne ce cas particulier d'autorisation de systèmes mixtes, deux dossiers complémentaires sont à réaliser en parallèle des deux dossiers communs précités. Ces deux dossiers complémentaires, déposés à l'EPSF et au préfet, comportent les éléments permettant de valider l'interaction et les interfaces techniques entre les deux réseaux définis comme étant le « sous-système de transition ».

Conformément à l'article 55 du décret STPG, ces deux dossiers sont les suivants :

- un dossier d'analyse des risques croisés (DARC) qui est produit au plus tard à la transmission du DCSM ;
- un dossier de clôture des risques croisés (DCRC) qui est produit au plus tard à la transmission du DSM.

Le « sous-système de transition » ne fait pas l'objet d'une autorisation mais uniquement d'une approbation à travers l'instruction du DARC et du DCRC.

Le guide d'application relatif aux procédures d'autorisation des systèmes mixtes (consultable sur les sites internet du STRMTG et de l'EPSF) définit, entre autres, le contenu de chacun des quatre dossiers précités (DCSM, DSM, DARC et DCRC).

7.6.3 Matériel roulant innovant

Un matériel roulant est considéré comme innovant quand un ou plusieurs éléments le constituant sont innovants, c'est-à-dire que leur conception n'est pas couverte par les STI ni par les règles nationales ni par des normes ni par des règles de l'art applicables directement au système national ferroviaire.

Selon la STI Loc&Pas ou la STI Wagons :

- lorsqu'une solution innovante est proposée, le fabricant ou son mandataire autorisé établi sur le territoire de l'Union, déclare la façon dont elle déroge aux dispositions correspondantes à la STI ou la façon dont elle les complète, et les soumet à la Commission européenne pour analyse (cette dernière peut demander l'avis de l'ERA sur la solution innovante proposée) ;
- la Commission donne son avis sur la solution innovante proposée :
 - si cet avis est favorable, les spécifications fonctionnelles et d'interface appropriées et la méthode d'évaluation à incorporer à la STI pour permettre l'utilisation de cette solution innovante sont développées puis intégrées dans la STI précitée lors du processus de révision,
 - si cet avis est défavorable, la solution innovante proposée ne peut pas être appliquée.

À titre d'exemple, cela peut concerner les matériaux constituant la structure du matériel roulant, le mode de traction, le stockage de l'énergie, l'utilisation d'une énergie nouvelle, le système de freinage, la conduite du matériel roulant, la localisation du matériel roulant, etc.

Si le préengagement est optionnel dans la démarche pour l'obtention d'une autorisation, l'EPSF recommande fortement qu'un préengagement soit déposé dans l'OSS par le demandeur dans un tel cas de figure. L'objectif est, notamment de déterminer le cadre du référentiel technique et réglementaire à appliquer.

En outre, lors de la demande d'autorisation par type, concernant les éléments innovants, le dossier devra comporter à minima :

- l'avis favorable de la commission européenne, cet avis est considéré comme « moyen acceptable de conformité avec les exigences essentielles » en attendant la mise à jour de la STI ;
- les nouvelles spécificités apportées par l'innovation ;
- un dossier de sécurité élaboré respectant les étapes du cycle de vie de la norme EN 50126 ou équivalent ;
- un avis spécifique de l'AsBo avec un focus sur l'innovation.

7.7 Cas particuliers d'un matériel existant (droit du grand père)

Les véhicules en exploitation sur le système ferroviaire français à la date du 28 mars 2012 sont réputés satisfaire aux exigences les concernant. Sauf exception, les autres véhicules, mis sur le marché après

le 28 mars 2012, ont obtenu une autorisation de l'EPSF ou, si tel n'est pas le cas, doivent en obtenir une (de l'EPSF ou de l'ERA).

7.7.1 Voiture RIC

Les matériels marqués RIC mis en service avant le 19 juillet 2008 (date d'application de la précédente directive interopérabilité 2008/57/CE - cf. art. 21 § 12), peuvent continuer à circuler conformément aux conditions auxquelles ils ont été autorisés à circuler.

Les matériels marqués RIC mis en service à partir du 19 juillet 2008 constituent une exception. Ils doivent faire l'objet d'une autorisation (de l'EPSF ou de l'ERA) pour circuler sur le système ferroviaire français.

7.7.2 Wagon RIV/TEN RIV/TEN G1/TEN/TEN CW/TEN GE

Les wagons marqués RIV mis en service avant le 19 juillet 2008, peuvent continuer à circuler conformément aux conditions auxquelles ils ont été autorisés à circuler.

Pour les wagons :

- les autorisations accordées entre le 19 juillet 2008 et le 1^{er} juillet 2009, sur la base de la STI Wagons n°2006/861/CE, de la STI Bruit n° 2006/66/CE et de la STI exploitation n° 2006/920/CE, aux wagons de fret possédant le marquage TEN RIV, demeurent valables ;
- les autorisations accordées entre le 1^{er} juillet 2009 et le 1^{er} janvier 2014, sur la base de la STI Wagons n°2006/861/CE et de la décision n° 2009/107/CE, aux wagons de fret possédant le marquage TEN G1 ne sont pas remises en cause, quels que soient les EM qui les ont délivrées ;
- à partir du 1^{er} janvier 2014, les wagons de fret sont autorisés selon les exigences de la STI Wagons n° 321/2013 et, le cas échéant, de ses amendements. Les wagons possédant le marquage TEN, TEN GE ou TEN CW sont autorisés à circuler dans tous les EM de UE. Depuis le 16 juin 2019, ces derniers sont autorisés obligatoirement par l'ERA.

7.7.3 Matériel réservé à un usage strictement historique ou touristique

Les matériels roulants réservés à un usage strictement historique ou touristique, dont l'utilisation est prévue occasionnellement sur une partie du réseau exploité, et **ayant déjà circulé sur des voies du système ferroviaire français**, sont réputés satisfaire aux exigences les concernant. Cette disposition est valable sous réserve que le détenteur du matériel roulant concerné constitue, au préalable, un dossier technique tenu à disposition de l'EPSF. Le contenu du dossier technique est repris dans la spécification d'autorisation du matériel [SAM X 004](#) « Véhicules à vocation historique ». Celle-ci précise également les modalités d'application des dispositions de l'article 29 bis de l'arrêté du 19 mars 2012 *fixant les objectifs et méthodes des indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le RFN*.

Pour les matériels roulants dont la preuve d'une circulation sur les voies du réseau français ne peut pas être apportée, une demande de première autorisation ou une extension du domaine d'utilisation (si le matériel est autorisé dans un autre EM) via l'OSS devra être effectuée. En effet, il n'existe pas de procédure réglementaire simplifiée permettant de traiter ce type de demandes très particulières.

7.7.4 Véhicules spéciaux titulaires d'un agrément de circulation

Les véhicules spéciaux sont des équipements mobiles de construction et d'entretien de l'infrastructure, des véhicules de mesure de la voie ou des engins rail-route (si ces derniers sont aptes à actionner les systèmes de détection de trains). Les agréments de circulation qui ont été délivrés par SNCF Réseau avant le 16 juin 2019 constituent une exception. Ces agréments demeurent valables dans les conditions prévues par la recommandation de l'EPSF [RC A 7 d n° 9](#) « Modalités d'acceptation et de circulation des véhicules de travaux ». Les matériels concernés peuvent être enregistrés dans le RNV.

7.8 Modification de véhicules spéciaux

Depuis le 16 juin 2019, SNCF réseau ne délivre plus d'agrément de circulation pour les véhicules spéciaux. Auparavant, ces véhicules étaient enregistrés dans une base de données spécifique, gérée par SNCF Réseau. Tout nouveau véhicule spécial fait l'objet, depuis cette date, de la délivrance d'une autorisation par type de véhicule et/ou d'autorisation de mise sur le marché délivrée par l'EPSF selon le DSI et le PAVA.

Pour ces véhicules, les AMM sont délivrées uniquement pour la circulation et ne couvrent pas le mode « travail » qui fait l'objet d'un agrément délivré par un GI.

Dans le cas d'une modification d'un engin titulaire d'un agrément de circulation, toute modification doit être analysée et classée selon les [§ 7.4.1](#) & [7.4.2](#) du présent guide.

Si une demande d'autorisation s'avère nécessaire, celle-ci pourra se baser sur l'agrément d'origine du véhicule, sous réserve que le véhicule concerné soit enregistré avec un statut « en service » dans le RNV. Le demandeur peut alors choisir le cas d'autorisation prévu à l'article 14 du PAVA.

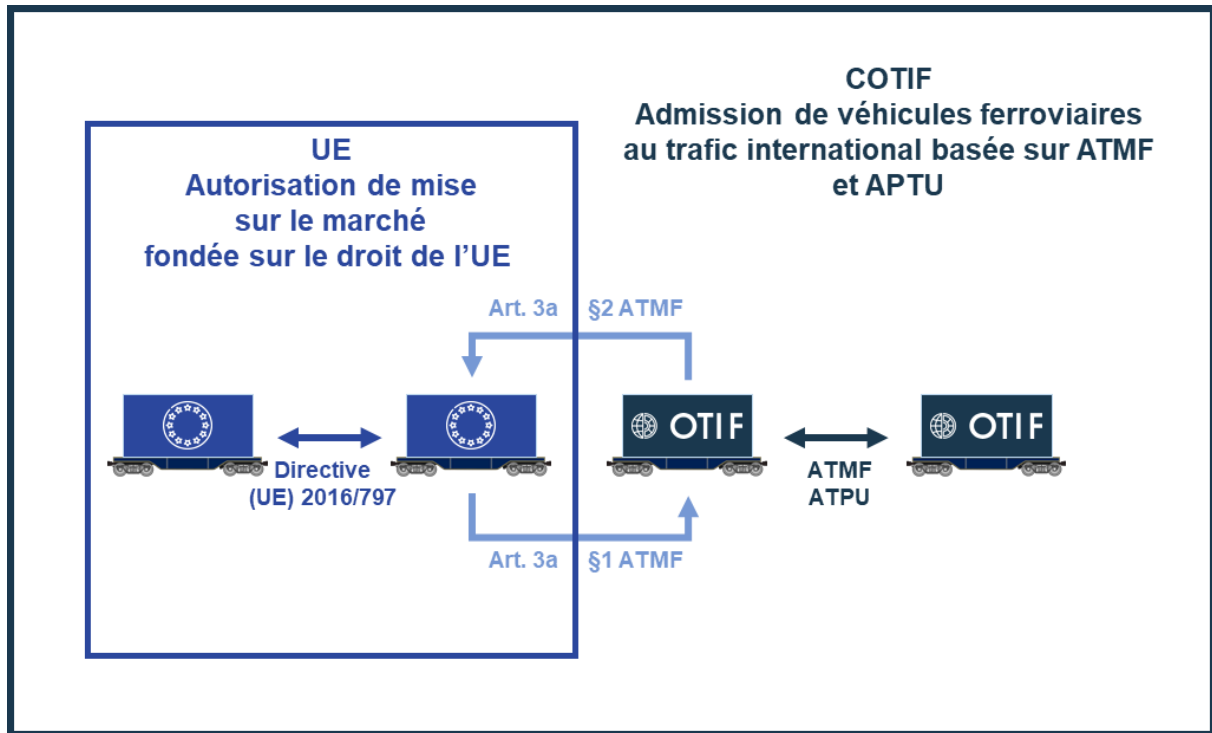
7.9 Autorisation de matériel existant déjà autorisé en provenance de pays tiers

Pour un matériel non autorisé sur le système ferroviaire français mais déjà autorisé dans un pays tiers (État autre qu'un EM de l'UE) dont les règles suivies au regard de la sécurité sont équivalentes à celle de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci, une seule étape est nécessaire pour obtenir l'AMM du véhicule sur le système ferroviaire français. Elle consiste en la production d'une demande d'autorisation à l'ERA ou à l'EPSF.

Cependant des facilités et des équivalences existent pour les véhicules en provenance de pays tiers mais contractant à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et appliquant les ATMF (règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international – Appendice G à la COTIF).

En effet, l'alignement des procédures d'autorisation/admission des véhicules prévues par l'article 3.a §1 et §2 des ATMF avec celles prévues par le PAVA, ainsi que le principe d'équivalence de la conformité des véhicules aux prescriptions techniques uniformes (PTU) avec les STI, permettent de faciliter l'obtention des autorisations de mise sur le marché pour les véhicules utilisés en trafic international en provenance de pays tiers mais contractant à la COTIF et aux ATMF (champs d'application APTU, ATMF + EM de l'UE).

Le principe sous-jacent aux ATMF est que si un véhicule remplit toutes les conditions applicables (i.e. le véhicule est conforme aux PTU applicables et aux règles nationales éventuellement applicables), il est admis au trafic international dans tous les États appliquant les ATMF. Ce principe est illustré dans le diagramme ci-après (plus d'informations peuvent être trouvées sur le [site web de l'OTIF](#)) :



8. La réglementation y compris la non-application des STI

Selon l'article 130 du DSI, les véhicules satisfont aux STI et aux règles nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise sur le marché.

8.1 Les spécifications techniques d'interopérabilité

Les spécifications techniques d'interopérabilité sont établies afin de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen.

Les conditions d'applicabilité des STI sont définies dans le chapitre 7 de l'annexe de chacune des STI. Les STI « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers », « Matériel roulant grande vitesse » et « Wagons pour le fret » sont spécifiques aux matériels roulants.

D'autres STI spécifient des exigences également applicables aux matériels roulants :

Les STI « Bruit », « Sécurité dans les tunnels ferroviaires », « Contrôle, commande et signalisation », « Personnes à mobilité réduite », spécifient également des exigences applicables aux matériels roulants.

Les STI précisent :

- le champ d'application technique et géographique ;
- les exigences essentielles à satisfaire pour le matériel roulant et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ;
- les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le matériel roulant et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ;
- la liste des CI ;
- les dispositions de mise en œuvre de la STI indiquant notamment dans quelles conditions des matériels peuvent être exemptés de l'application de la STI.



Les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des CI et la vérification « CE » des sous-systèmes sont précisées dans la décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des STI.

Les STI étant des règlements européens, elles sont donc d'application obligatoire. Elles s'imposent à tout nouveau véhicule qui rentre dans son champ d'application et sous certaines conditions en cas de modification de véhicules existants.

Le demandeur d'une autorisation choisit l'organisme notifié afin d'effectuer la procédure de vérification « CE » du matériel concerné. Après évaluation par l'organisme notifié, ce dernier délivre, entre autres, le ou les certificats « CE » de vérification attestant que le véhicule satisfait aux STI pertinentes.

Les STI peuvent présenter des cas spécifiques issus de contraintes de différents EM. Dans ce cas, les exigences relatives à ces derniers sont précisées dans les STI concernées.

Par ailleurs, lorsque les aspects techniques correspondants à des exigences essentielles ne peuvent pas être explicitement traités dans une STI, ils sont clairement recensés dans la STI en tant que « points ouverts ». Dans ce cas, la règle nationale, si elle existe, s'applique à ces points particuliers.

8.2 Les règles nationales

L'arrêté du 19 mars 2012 rassemble l'ensemble des exigences essentielles à respecter en vue d'accéder au système ferroviaire français. En particulier, le titre IV fixe, entre autres, les dispositions à satisfaire pour la conception, l'entretien et la maintenance des matériels roulants prévus à circuler sur le système ferroviaire français.

Le demandeur doit appliquer les règles nationales, dont la liste est consultable sur le site de l'ERA, via le « RDD system », à l'adresse suivante <https://rdd.era.europa.eu/rdd/>.

Le demandeur de l'autorisation choisit l'organisme désigné afin d'effectuer la procédure de vérification du matériel concerné. Après évaluation, l'organisme désigné délivre le certificat de vérification attestant que le véhicule satisfait aux règles nationales.

En complément des dispositions communautaires en vigueur, les documents techniques, les règles de l'art ou les recommandations définies par l'EPSF comme ayant valeur de moyen national acceptable de conformité (MNAC) donnent présomption de conformité aux exigences essentielles au titre de la réglementation nationale pour le matériel roulant destiné à circuler sur le Système Ferroviaire Français.

Ces textes sont publiés par l'EPSF sur son site Internet.

Ces textes :

- visent, entre autres, à garantir la compatibilité technique :
 - des sous-systèmes au sein du véhicule,
 - du véhicule avec l'infrastructure existante dans son état nominal ;
- peuvent le cas échéant, répondre à des cas spécifiques ou des points ouverts des STI.

Le document des références nationales (DRN), qui constitue le référentiel technique français reprend ces MNAC applicables au matériel roulant. Le DRN est disponible dans le « RDD system » sur le site Internet de l'ERA.

Il est à noter que des textes de type fiches UIC ou normes EN, notamment si celles-ci sont harmonisées, qui ne sont pas cités dans les STI ou les SAM et cependant cités dans le DRN pour un paramètre donné, sont également considérées comme des MNAC.

8.3 Déclaration « CE » de vérification

Après évaluation du respect des exigences des STI (si elles s'appliquent au véhicule concerné) et des règles nationales respectivement par les NoBo et DeBo, pour obtenir une autorisation par type et / ou de mise sur le marché d'un véhicule, le demandeur doit établir une déclaration CE de vérification.

Le règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 *sur les modèles de déclarations « CE » et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification « CE » des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission* définit le modèle pour établir cette déclaration.

La déclaration « CE » de vérification fait référence notamment au dossier technique l'accompagnant, aux certificats « CE » de vérification du ou des NoBo et aux certificats de vérification du DeBo, ainsi qu'à leurs rapports.

8.4 La méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques

8.4.1 Les principes généraux

L'étude relative à la démonstration du respect de la sécurité du matériel à autoriser doit être menée par le demandeur selon le processus décrit dans le règlement (UE) n° 402/2013.

Ce règlement s'applique dès lors qu'est apporté un changement de nature technique, opérationnelle ou organisationnelle au système. Pour exemple, la conception, la réalisation et la mise sur le marché d'un nouveau MR constituent à un changement notable et doit suivre le processus du règlement précité.

Lorsque le changement a une incidence sur la sécurité globale du système ferroviaire, il convient d'appliquer l'article 4 du règlement (UE) n° 402/2013 pour en définir sa significativité ou non. Si le changement est considéré comme significatif, le demandeur est tenu de mettre en application ce règlement et de mener un processus de gestion des risques selon son annexe I.

Le processus d'application de cette MSC est un processus de gestion itératif classique. Il repose sur trois étapes principales, à savoir :

- l'identification systématique des dangers, en fonction de la définition du système évalué, des mesures de sécurité associées et des exigences de sécurité qui en résultent ;
- l'analyse et l'évaluation des risques ;
- la démonstration de la conformité du système par rapport aux exigences de sécurité identifiées.

Les démonstrations de sécurité doivent :

- couvrir tout le champ de la sécurité ;
- être pertinentes, notamment au regard :
 - de l'identification des impacts,
 - du choix du principe de démonstration.

Pour cela, il est possible d'utiliser l'un des 3 principes de démonstration de sécurité identifiés ci-dessous ou une combinaison des trois selon le cas de figure.

Principe n° 1

Celui-ci consiste en l'application des règles de l'art au sens du § 2.3.2 de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013, particulièrement :

- les STI et normes associées ;
- les règles nationales notifiées reprises dans le « RDD system » ;
- les MNAC considérés acceptables par l'organisme d'évaluation.

Principe n° 2

Celui-ci consiste en l'application du § 2.4.2 de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013, particulièrement en la comparaison avec des parties similaires du système ferroviaire concerné. Il peut s'agir d'un matériel roulant existant assurant les mêmes services, dans les mêmes conditions.

Principe n° 3

Celui-ci consiste en l'application du § 2.5 de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013, particulièrement en une démonstration complète du demandeur afin d'effectuer une estimation explicite des risques (quantitative). Cette démonstration peut notamment s'appuyer sur les principes décrits dans les normes NF EN 50126, NF EN 50128 et NF EN 50129¹.

Conformément à l'article 6 du règlement (UE) n° 402/2013, un rapport d'évaluation de la sécurité est établi par un organisme d'évaluation conformément à son annexe III.

8.4.2 Déclaration du proposant

Sur la base des résultats de l'application du règlement (UE) n° 402/2013 et du rapport d'évaluation de la sécurité présenté par l'organisme d'évaluation, le proposant produit, conformément à l'article 16 du règlement précité, une déclaration écrite indiquant que tous les dangers identifiés et les risques associés sont maîtrisés de façon à être maintenus à un niveau acceptable. Cette déclaration vient en complémentarité de la déclaration CE de vérification quel que soit le type de demande d'autorisation.

8.5 Les organismes d'évaluation

Les organismes notifiés, en charge de l'évaluation de la conformité aux STI, ainsi que les organismes désignés, en charge de l'évaluation de la conformité aux règles nationales, doivent être accrédités par un organisme national d'accréditation ou reconnu par un EM.

¹ NF EN 50126 : Applications ferroviaires - Spécification et démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS) - Partie 1 : exigences de base et procédés génériques

NF EN 50128 : Applications ferroviaires - Systèmes de signalisation, de télécommunication et de traitement – Logiciels pour systèmes de commande et de protection ferroviaire

NF EN 50129 : Applications ferroviaires - Systèmes de signalisation, de télécommunication et de traitement - Systèmes électroniques de sécurité pour la signalisation

S'agissant des organismes d'évaluation au titre du règlement (UE) n° 402/2013, ces derniers doivent être accrédités par un organisme national d'accréditation.

L'ERA met à la disposition du public, sur son site Internet (ERADIS), les informations relatives aux organismes d'évaluation accrédités ou reconnus par les EM.

8.6 Non-application de STI

La directive (UE) 2016/797 distingue, au point 1 de son article 7, cinq cas de non-application de STI ou de parties de STI :

- a) pour un projet se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution ;
- b) à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle ;
- c) lorsque l'application de la ou des STI concernées compromet la viabilité économique d'un projet et/ou la cohérence du système ferroviaire de l'état membre concerné ;
- d) pour des véhicules en provenance ou à destination de pays tiers, dont l'écartement des voies est différent de celui du principal réseau ferroviaire au sein de l'UE ;
- e) pour un projet lorsque le réseau ferroviaire est enclavé ou lorsqu'il est isolé par la mer ou séparé en raison de conditions géographiques spécifiques du réseau ferroviaire du reste de l'Union.

Les cas de non-applications de STI a), b) et c) précités correspondent aux cas 1, 2 et 3 de l'article 7 du DSI. Lorsqu'un projet fait l'objet de l'un des trois cas précités, une demande de non-applications de STI doit être adressée à l'EPSF conformément aux dispositions de l'arrêté du 22 septembre 2021 qui définit les modalités de dépôt et d'instruction de la demande.

Par ailleurs, s'agissant des cas de non-applications de STI a) et c) du point 1 de son article 7 de la directive (UE) 2016/797, le règlement (UE) 2020/424 de la Commission du 19 mars 2020 *relatif à la soumission à la Commission d'informations concernant la non-application de spécifications techniques d'interopérabilité conformément à la directive (UE) 2016/797* précise les informations devant être incluses ainsi que les moyens et la méthode devant être utilisés lors d'une demande de non-application de STI ou des parties de celles-ci.

Recommandations pour la constitution du dossier de demande :

- la demande et les pièces du dossier sont rédigées en français ;
- pour les projets internationaux, la demande doit être soumise à chacun des EM concernés par le domaine d'utilisation ;
- l'EPSF attire l'attention sur la nécessité de présenter une analyse économique pour une demande de non-application d'un projet se trouvant à un stade avancé de développement ;
- une **étude économique approfondie** doit être fournie pour une demande de non-application pour raison de viabilité économique.

8.6.1 Non-application de STI pour stade avancé de développement, cas a)

Un projet se trouvant à stade avancé de développement au moment de la parution d'une nouvelle STI doit, en principe, être notifié à la Commission européenne dans un délais d'un an (voir § 8.5 de la STI concernée). La notification du projet à un stade avancé à la Commission Européenne n'est pas une

condition nécessaire pour faire une demande de non-application de STI ou de parties de STI, néanmoins la notification facilite l'instruction de la demande de non-application.

L'instruction de la demande débute par la vérification de la complétude du dossier dont le contenu est spécifié dans le règlement (UE) 2020 /424. L'EPSF :

- réceptionne la demande et en accuse réception ;
- vérifie la complétude sur la base de l'article 2 du règlement (UE) 2020/424 ;
- instruit la demande et arrête une décision ;
- lorsqu'il est favorable à l'octroi de la non-application de STI, il informe :
 - la Commission Européenne de sa décision (conformément à l'article 9 du DSI) à l'adresse électronique : MOVE-RAIL-DEROGATIONS@ec.europa.eu, laquelle délivre un accusé de réception à l'EPSF dans un délai de 7 jours,
 - le ministère,
 - le demandeur ;
- lorsqu'il est défavorable à l'octroi de la demande de non-application, il en informe le demandeur qui peut décider de refaire une nouvelle demande s'il le souhaite.

Le délai maximal d'instruction de la demande par l'EPSF est de six mois à compter de la date de réception de la demande. Passé ce délai, conformément au PAVA, en l'absence de réponse de l'EPSF, la demande est implicitement rejetée. L'EPSF recommande au demandeur de satisfaire rapidement toute demande de l'EPSF pour obtenir la complétude et faciliter l'instruction dans des délais raisonnables.

La Commission peut faire valoir des recommandations dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision, la demande est considérée comme acceptée.

8.6.2 Non-application de STI de rétablissement du réseau, cas b)

Ce sujet concerne principalement les installations fixes du réseau ferré. Dans l'éventualité d'une demande pour le MR, l'EPSF se coordonnera avec le ministère pour délivrer une décision et en fera part à la Commission européenne.

8.6.3 Non-application de STI pour viabilité économique, cas c)

Un projet dont la viabilité économique est remise en cause par l'application d'une ou plusieurs STI ou partie de celles-ci peut faire l'objet d'une demande de non-application de STI auprès de l'EPSF

L'instruction de la demande débute par la vérification de la complétude du dossier dont le contenu est spécifié dans le règlement (UE) 2020/424. L'EPSF :

- réceptionne la demande ;
- en accuse réception ;
- vérifie la complétude sur la base de l'article 2 du règlement (UE) 2020/424 ;
- instruit la demande et contrôle la recevabilité des pièces du dossier, notamment l'analyse économique ;

- informe le Ministère et se coordonne avec lui en vue de soumettre ou non la demande à la Commission Européenne ;
- lorsqu'il est favorable à la recevabilité de la non-application de STI, il soumet la demande à la Commission Européenne (conformément à l'article 9 du DSI) à l'adresse électronique : MOVE-RAIL-DEROGATIONS@ec.europa.eu, laquelle délivre un accusé de réception à l'EPSF dans un délai de 7 jours ;
- informe le ministère et le demandeur de la soumission de la demande à la Commission européenne ;
- s'il estime non recevable la demande de non-application, il en informe le demandeur qui peut décider de refaire une nouvelle demande s'il le souhaite.

Le délai maximal d'instruction de la demande par l'EPSF est de six mois à compter de la date de réception de la demande. Passé ce délai, conformément au PAVA, en l'absence de réponse de l'EPSF, la demande est implicitement rejetée. L'EPSF recommande au demandeur de satisfaire rapidement toute demande de l'EPSF pour obtenir la complétude et faciliter l'instruction dans des délais raisonnables.

La décision finale est du ressort de la Commission Européenne. Celle-ci statue dans un délai de quatre mois à compter de la présentation de la demande accompagnée du dossier complet. En l'absence d'une telle décision, la demande est considérée comme acceptée.



L'absence de réponse de la Commission Européenne dans un délai de 4 mois ne préjuge pas du caractère complet de la demande de non-application jugé par la Commission Européenne. En cas de non-réponse dans un délai de 4 mois de la Commission Européenne, l'EPSF se rapprochera de la commission pour s'assurer qu'il n'existe pas d'obstacle.

8.6.4 Non-application de STI des cas d) et e)

Ces deux cas de figure ne sont pas pris en considération par le DSI. Pour ces deux cas, si un demandeur souhaite obtenir une non-application de STI, il en exprimera le besoin auprès du ministère pour définir les modalités de soumission de la demande et de traitement de la demande, le cas échéant.

8.7 Les cas dérogatoires

La publication d'une nouvelle STI nécessite une lecture approfondie et peut conduire à des interprétations concernant les règles d'application, d'exception, de transition, de dérogation, etc.

Ce chapitre liste les différents cas dérogatoires à l'application des STI et apportent des précisions sur leurs conditions d'application.

8.7.1 Les phases de transition

Les mesures transitoires sont précisées dans la STI concernée. Il est recommandé de recourir aux avis des NoBo avant de les mettre en œuvre et d'avoir des échanges préalables avec l'EPSF.

Une phase de transition est une période durant laquelle l'application de la STI ou une partie de celle-ci n'est pas obligatoire.

Elle peut s'appliquer, selon les termes fixés au chapitre 7 de la STI :

- aux projets à un stade avancé de développement, à la date d'entrée en vigueur de la STI ;
- aux contrats en cours d'exécution. Le demandeur doit prouver la date de signature du contrat original applicable avec le NoBo. La date de tout addendum sous forme de changements du contrat original n'est pas prise en compte dans la définition de la date de signature du contrat en question ;
- au matériel roulant de conception existante.

Pendant la phase de transition, si le demandeur choisit de ne pas appliquer une des STI, il est rappelé que les autres STI et/ou les règles nationales notifiées s'appliquent en fonction de leurs champs d'application et de leurs règles d'application respectifs conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797.

8.7.2 Mises en œuvre et mesures transitoires de la STI Loc&Pas et de la STI Wagons

Dans ce paragraphe sont reprises les mesures transitoires de la STI Loc&Pas en vigueur à compter de la date de publication de ce présent guide.

8.7.2.1 Les véhicules spéciaux

Le processus d'évaluation de la conformité à la STI Loc&Pas et/ou à la STI Wagons est d'application volontaire. Si les STI ne sont pas appliquées, le demandeur se base alors sur le DRN.

8.7.2.2 Système de mesure d'énergie embarqué

Les exigences énoncées au point 4.2.8.2.8.4 de la STI Loc&Pas ne sont pas obligatoires pendant la période de transition s'achevant le 1^{er} janvier 2022 pour les projets qui, le 14 juin 2018, sont à un stade avancé de développement, les contrats en cours d'exécution et le matériel roulant d'une conception existante.

8.7.2.3 Vents traversiers

Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h destinées à circuler sur le réseau transeuropéen à grande vitesse (RTE), il est possible d'appliquer les exigences définies dans la clause 4.2.6.3 « Vent traversier » de la STI MR GV 2008, comme indiqué dans la clause 4.2.6.2.4 de la STI Loc&Pas.

8.7.2.4 Sécurité passive

Les exigences énoncées au point 4.2.2.5, point 6), ne sont pas obligatoires pendant la période de transition s'achevant le 1^{er} janvier 2022 pour les locomotives à cabine centrale qui se trouvent à un stade avancé de développement, font l'objet de contrats en cours d'exécution et dont le matériel roulant est de conception existante le 27 mai 2019.

8.7.3 Mesures transitoires de la STI CCS

Les mesures transitoires indiquées à l'article 13 de la STI CCS (UE) 2016/919.

8.7.3.1 Équipement de l'ETCS

La phase de transition d'équipement en Baseline 2 pour les nouveaux véhicules devant être équipés de l'ETCS, au regard de l'article 7.4.2.1, s'est achevée le 31 décembre 2020.

Les autorisations par type mentionnant un équipement ETCS Baseline 2, ne sont plus valables pour délivrer des autorisations de conformité au type de nouveaux véhicules.

8.7.3.2 Exigences nationales relatives à la dispense de l'ETCS « règle des 150 km »

Indépendamment des cas prévus au point 2 du § 7.4.2.1 de la STI CCS 2016/919, un matériel roulant nouveau autorisé à être mis sur le marché pour la première fois uniquement sur le réseau national, peut ne pas être équipé de l'ETCS sous réserve du respect des dispositions du point 2 du 7.4.3 de la STI CCS (UE) 2016/919. Les dispositions françaises sont précisées aux articles 46 à 49 quinquies de l'arrêté du 19 mars 2012.

Les conditions à respecter pour déroger à l'installation d'un équipement ETCS bord sont :

- le MR doit avoir été notifié à la Commission européenne comme projet se trouvant à un stade avancé de développement selon les dispositions de l'article 4 de la STI CCS (UE) 2016/919 ;
- la mise en service du matériel roulant doit intervenir au plus tard le 31 décembre 2024.
- La présence dans le dossier de demande d'AMM,
 - de l'engagement par leur propriétaire :
 - d'une part, de réaliser l'ensemble des études permettant leur équipement en ETCS dans des délais compatibles avec les dates de mise en service de l'ETCS « sol » sur les lignes concernées,
 - et, d'autre part, de les équiper en ETCS avant les dates de mise en service de l'ETCS sur les lignes sur lesquelles ils seront exploités,
 - des lignes sur lesquelles le matériel sera exploité.

Les dates d'équipement de l'ETCS à prendre en compte pour l'application des dispositions prévues à l'alinéa précédent sont celles fixées par le plan de déploiement dans sa version en vigueur au moment du dépôt du dossier.

On entend par propriétaire, l'entité identifiée comme telle au moment de la demande d'AMM.

8.8 Les phases A et B de la STI Loc&Pas

8.8.1 Définition

La phase A :

- elle débute à la date de signature du contrat entre le NoBo et le demandeur ;
- elle ne peut pas excéder une période de sept ans ;
- elle se termine à la date d'émission d'un certificat de vérification « CE ».

La phase B

La phase B est la période qui définit la période de validité du certificat d'examen « CE » de type ou de conception :

- elle débute à la date la date d'émission d'un certificat de vérification « CE » ;
- elle se termine sept ans après la date d'émission du certificat de vérification « CE ».

8.8.2 Les règles d'utilisation des phases A et B

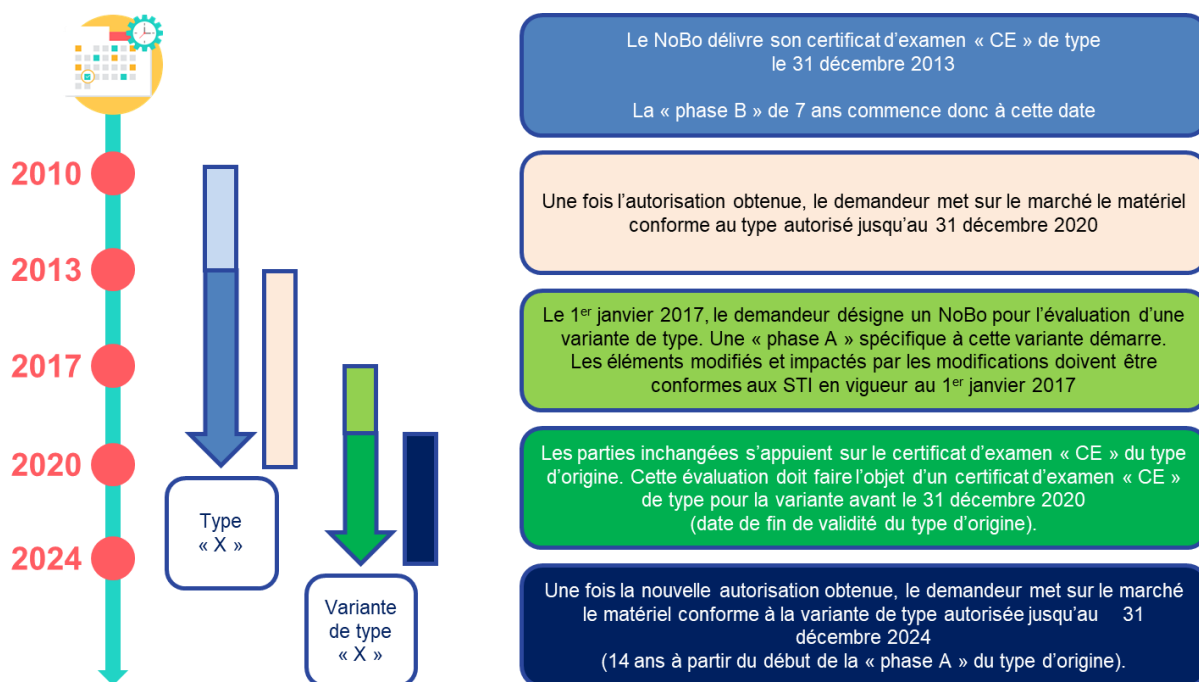
Le référentiel réglementaire est figé à la date de signature du contrat avec le NoBo, et ce durant la phase A, sauf disposition expresse contraire figurant dans la version révisée, des STI concernées, publiée avant la fin de période de phase A.

Si la période de sept ans est atteinte pour la phase A, il est demandé de refaire un autre contrat avec le NoBo. De fait le référentiel à prendre en compte est celui en vigueur à la date du nouveau contrat.

Dans le cadre d'une modification du type, l'organisme notifié gérant la modification peut faire référence au certificat original d'examen « CE » de type ou de conception concernant des parties inchangées de la conception ou des parties modifiées n'affectant pas la conformité du sous-système, pour autant qu'il soit toujours valable (pendant la période de phase B).

La période de validité du certificat d'examen « CE » de type ou d'examen « CE » de la conception pour le type modifié, pour la variante de type ou pour la version de type doit être limitée à 7 ans à compter de la date de délivrance, sans dépasser 14 ans après la date de désignation d'un organisme notifié par le demandeur pour le type initial de matériel roulant (début de la phase A de l'attestation originale d'examen « CE » de type ou d'examen « CE » de la conception).

Exemple :



8.9 Les cas spécifiques

Les cas spécifiques décrivent des dispositions spéciales requises et autorisées sur des réseaux particuliers de chaque EM. Les cas spécifiques doivent être limités à l'itinéraire ou au réseau sur lesquels ils sont strictement nécessaires et pris en charge par des procédures de compatibilité des itinéraires. Ils sont classés en 2 catégories principales :

- cas « P » : cas « permanents » ;
- cas « T » : cas « temporaires » dont la durée est fixée par la STI idoine.

8.10 Les notifications à un stade avancé de développement

Pour un projet de nouveau MR ou d'une partie de celui-ci, pour le renouvellement ou le réaménagement d'un MR existant ou d'une partie de celui-ci, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date d'entrée en application des STI concernées, l'EM concerné communique à la Commission, dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de chaque STI, une liste des projets qui se déroulent sur son territoire et qui, de l'avis de l'EM concerné, sont à un stade avancé de développement.

Dans ce cadre, l'EPSF sollicite les demandeurs connus afin de recenser les projets de MR susceptibles de se trouver à un stade avancé de développement dont le domaine d'utilisation inclura le réseau français. Les demandeurs concernés, peuvent, par anticipation, adresser une liste de ces projets à l'EPSF.

Dans le cadre de la révision ou d'un amendement d'une STI donnée, il n'est pas nécessaire de déclarer à nouveau un projet à un stade avancé de développement, si ce dernier a déjà été déclaré dans la version précédente de la STI concernée.

Pour permettre de déclarer les projets concernés à la commission européenne, le demandeur doit fournir à l'EPSF les éléments suivants :

- les coordonnées de l'entité concernée avec le nom et les coordonnées de la personne de contact ;
- l'intitulé du projet et une description sommaire du projet ;
- une échéance de mise sur le marché des MR concernés ;
- la liste des STI concernées par la notification ;
- la date retenue pour justifier du stade avancé de développement, cette dernière étant obligatoirement antérieure à la date d'application des STI concernées ;
- les références de la pièce justificative. La pièce justificative doit être jointe au courrier du demandeur.

La pièce justificative du stade avancé de développement

La recevabilité de la déclaration de stade avancé de développement repose sur la qualité de la pièce justificative. Elle doit :

- mentionner sans équivoque le nom du projet ;
- être datée et signée.

La réglementation n'impose pas la nature du document à fournir, néanmoins l'EPSF recommande de fournir un contrat avec un NoBo, un contrat avec un client ou encore un contrat avec un fournisseur. Toute autre pièce est susceptible d'être rejetée.

La pièce justificative pouvant comporter des éléments confidentiels, l'EPSF, accepte que ces éléments soient masqués.

9. Les dossiers de préengagement et de demande d'autorisation par type

9.1 Le dossier de préengagement

Il est recommandé pour les demandeurs, avant la présentation d'une demande d'autorisation par type, de déposer dans le guichet unique une demande de préengagement, afin que les entités concernées se familiarisent avec le projet et, en retour, de donner leurs avis sur les règles et modalités envisagées par le demandeur.


La durée maximale de validité de l'avis de préengagement est de 84 mois.



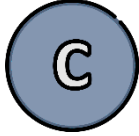

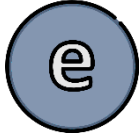
Néanmoins, il faut garder à l'esprit que la législation prévaut sur le référentiel déposé lors du préengagement, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797 et par conséquent en cas, notamment, de publication de nouvelles STI ou de modifications de la réglementation nationale, ces dernières s'appliquent. Dans ce cadre, le demandeur peut soumettre une nouvelle demande de préengagement.







9.1.1 Contenu et complétude d'un dossier de préengagement

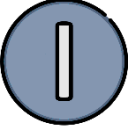
Le contenu du dossier de préengagement, au-delà de ce qui est précisé à l'article 23 du PAVA, devra attacher une importance particulièrement sur la planification du projet, le référentiel règlementaire retenu, le cas échéant, les demandes de non-application de STI, les évaluations de la conformité et les modalités de la réalisation des essais sur le réseau.

La complétude du dossier de préengagement ainsi que son évaluation porteront, a minima, sur les attendus de l'EPSF repris dans le tableau ci-dessous.

Article 23 du PAVA		Attendus de l'EPSF
	Descriptif technique	<p>Le descriptif global du type de véhicule ou d'élément automoteur : vitesse, capacité, circulation sur lignes conventionnelle et/ou grande vitesse et exploitation envisagée (US/UM, 25 kV, 1,5 kV, etc.). Descriptif des variantes et versions éventuelles.</p> <p>Descriptif détaillé :</p> <ul style="list-style-type: none">- du fonctionnel de traction, freinage, captage, détection du véhicule, équipements de sécurité, portes, équipements UFR, comble lacune, secours, etc. ;- de la conception de la structure de caisse et des bogies ;- de toute particularité pouvant avoir une incidence sur l'autorisation.

Article 23 du PAVA		Attendus de l'EPSF
	Choix de l'entité	<ul style="list-style-type: none"> - ERA dans le cas de circulations dans plusieurs États membres. - ERA ou EPSF dans le cas de circulations en France uniquement.
	Type d'autorisation	<p>L'autorisation par type envisagée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - première, nouvelle, extension ou renouvellement ; - combinée : <ul style="list-style-type: none"> - nouvelle + extension, - première + conformité au type du premier véhicule.
	Domaine d'utilisation	La description exhaustive du domaine d'utilisation souhaité, notamment, les caractéristiques des lignes. Tableau du paragraphe 9.2.1.2 à renseigner.
	Conditions d'utilisation et d'autres restrictions	<p>Elles découlent directement des contraintes exportées issues des études de conception et de sécurité, des rapports d'évaluation (NoBo, DeBo et AsBo). Au stade du préengagement ces conditions ne sont pas exhaustives, et devront être complétées pour la délivrance de l'autorisation par type.</p> <p>Dans ce point on retrouvera notamment, les vitesses limite, les compositions, l'utilisation pour la traction des trains de voyageurs et/ou fret.</p> <p>Pour un véhicule déjà autorisé, fournir les conditions d'utilisation et restrictions de l'autorisation précédente.</p>
	Calendrier	<p>Le planning d'obtention des autorisations par type et de conformité au type de véhicule y compris les variantes et les versions concernées par le préengagement.</p> <p>Les dates de signature des contrats avec les organismes d'évaluation.</p> <p>Le planning et les activités permettant de réaliser les essais sur le réseau.</p>

Article 23 du PAVA		Attendus de l'EPSF
	Méthodologie de collecte des exigences	<p>La description du processus de collecte des exigences pour permettre de garantir que toutes les exigences nécessaires couvrant la conception, la sécurité et l'interopérabilité du véhicule tout au long de son cycle de vie pourraient être identifiées, comprises, allouées et respectées.</p> <p>Le processus de gestion des risques défini à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 peut servir de méthodologie au demandeur pour la collecte des exigences essentielles en matière de sécurité relatives au véhicule et aux sous-systèmes de nature structurelle.</p>
	Liste des règles et exigences, y compris pour les essais sur le réseau	<p>La liste des règles applicables, notamment les versions de STI et les règles nationales, déterminée en fonction du cas d'autorisation et de la collecte des exigences.</p> <p>Les mesures nécessaires pour l'utilisation du véhicule à des fins d'essais sur le réseau, conformément à l'arrêté essais de 23 mars 2021.</p>
	Liste des évaluations de la conformité	<p>La liste des rapports d'évaluation des NoBo, DeBo et AsBo</p> <p>La liste des clauses à clauses des STI et du DRN appliqués.</p>
	Modalités pour l'utilisation du véhicule à des fins d'essais	Préciser les essais envisagés, l'organisation correspondante, les particularités associées, etc.
	Liste des documents du dossier	La liste des documents que le demandeur entend soumettre.
	Langue à utiliser	La langue à utiliser dans le cadre du processus d'autorisation qui rentre dans le cadre de l'évaluation par l'EPSF est le français, conformément à la loi n° 94-665 du 4 août 1994 <i>relative à l'emploi de la langue française</i> .

Article 23 du PAVA		Attendus de l'EPSF
	L'organisation demandeur du	<p>Un organigramme présentant les différents intervenants qui participent aux activités de réalisation de la demande d'autorisation.</p> <p>Les coordonnées du demandeur et de la personne désignée pour être le contact de l'EPSF dans le cadre du processus d'autorisation.</p> <p>Les coordonnées des différents évaluateurs désignés ou envisagés.</p> <p>La planification des réunions envisagées avec l'EPSF.</p>

9.2 Demande d'autorisation par type

Le dossier doit comporter tous les éléments mentionnés en annexe I du PAVA devant permettre, selon le cas d'autorisation demandé, à l'entité délivrant l'autorisation d'instruire la demande conformément à l'annexe II du PAVA et à l'EPSF pour le domaine d'utilisation français, d'instruire la demande conformément à l'annexe III.

Dans ce cadre, la demande doit comporter deux parties bien distinctes, la première concerne l'instruction devant être menée par l'entité délivrant l'autorisation (ERA ou l'EPSF), la seconde concerne l'instruction devant être menée par l'EPSF pour son domaine d'utilisation français.

Il est fortement recommandé de structurer le dossier en respectant l'ordonnancement des points des annexes II et III.

9.2.1 Points d'attention particuliers avant la soumission de la demande

Il est recommandé au demandeur, avant de procéder au dépôt de son dossier dans le guichet unique, de veiller que les items ci-dessous sont conformes aux attentes de l'EPSF.

Les paragraphes de 11.1.1 à 11.1.7 précisent les attentes précitées

9.2.1.1 Collecte des exigences

Conformément de l'article 15 de la directive (UE) 2016/797, le demandeur établit une déclaration « CE » de vérification. Celui-ci déclare sous sa seule responsabilité que le matériel roulant a été soumis aux procédures de vérifications pertinentes, et qu'il satisfait :

- aux exigences contenues dans les dispositions pertinentes du droit de l'Union et ;
- aux éventuelles règles nationales pertinentes ;
- ainsi qu'aux exigences essentielles.

La déclaration de vérification « CE » a une portée plus large que les certificats de vérification délivrés par les NoBo et DeBo. En effet :

- les STI ne comportent que des dispositions nécessaires pour satisfaire aux objectifs de la directive (UE) 2016/797, et non des autres directives du droit de l'Union ;
- les interfaces entre sous-systèmes peuvent ne pas être toujours entièrement décrites dans les STI et les règles nationales ;
- la conception et la fabrication d'un véhicule satisfaisant à toutes les exigences essentielles nécessiteront d'autres exigences qu'il conviendra de remplir, telles que des règles de conception internes (savoir-faire), des codes de bonne pratique, les normes CEN/CENELEC, les normes ISO, des fiches UIC, etc...

De fait, il est nécessaire de fournir des éléments de preuve sur le processus de collecte des exigences suivi par le demandeur afin de garantir que toutes les exigences pertinentes sont satisfaites au niveau d'un type de véhicule.

La portée du processus de collecte des exigences correspond aux exigences couvrant tout le cycle de vie du véhicule. Le processus de collecte des exigences couvre l'identification des exigences de conception, mais aussi leur spécification, leur mise en œuvre, leur vérification et leur validation.

Les activités liées à la collecte des exigences sont normalement intégrées dans d'autres processus existants déjà mis en place par les fabricants/fournisseurs pour le développement de leurs produits, tels que la gestion de la qualité, la gestion de la sécurité, la gestion des exigences, etc.

9.2.1.1.1 Les exigences essentielles

Les exigences essentielles renvoient à des domaines liés à la sécurité, la santé, l'accessibilité, la fiabilité et la disponibilité, la compatibilité technique et la protection de l'environnement (voir annexe III de la directive (UE) 2016/797). Lorsqu'aucune disposition concernant ces exigences essentielles n'a été définie dans les STI et/ou les règles nationales, le demandeur est néanmoins tenu de prendre des mesures appropriées afin d'y répondre. La déclaration de vérification CE, par conséquent, doit mentionner les directives européennes autres que ferroviaires appliquées au projet et, le cas échéant, les certificats de vérification/conformité correspondants.

Le réseau d'organes représentatifs (ROR), qui est un groupe d'associations comprenant les entreprises constituant la communauté d'exploitation des chemins de fer et l'industrie de fourniture et de fabrication, publie sur son site web (<http://grbrail.eu>), à titre d'information, une liste des dispositions pertinentes du droit de l'Union. Il convient d'observer que cette liste n'a qu'une valeur informative, aucune garantie n'étant donnée quant à son exactitude, son exhaustivité ou son efficacité.

9.2.1.1.2 La méthodologie utilisée pour la collecte des exigences

L'article 13 du règlement PAVA décrit la collecte des exigences.

Le demandeur doit appliquer l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 pour toutes les exigences tenant à la sécurité du véhicule et des sous-systèmes ainsi que l'intégration en sécurité entre les sous-systèmes.

Pour les exigences autres que celles liées à la sécurité, le demandeur peut :

- soit également appliquer l'annexe I du règlement (UE) 402/2013 ;
- soit utiliser une méthode alternative (l'EN50126 peut servir de base). Dans ce cas, le demandeur n'a pas l'obligation de solliciter un rapport d'AsBo sur la collecte des exigences, et, par conséquent, l'entité autorisatrice doit évaluer la méthodologie. A cette fin, le demandeur doit apporter la démonstration que la méthode alternative choisie est équivalente aux requis de l'annexe 1 du règlement (UE) n° 402/2013.

Il est recommandé pour le demandeur d'utiliser le processus d'évaluation des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 pour le processus de collecte de toutes les exigences (liées à la sécurité, et autres que celles liées à la sécurité), car :

- la compétence de l'organisme d'évaluation repose sur une structure formelle (accréditation ou reconnaissance selon la norme EN ISO 17020), conduisant à la reconnaissance mutuelle des rapports visés à l'article 15 du règlement (UE) n° 402/2013 ;
- cela permet de réduire le temps nécessaire et les éventuelles questions liées à l'évaluation de la méthode alternative (pour les exigences autres que la sécurité) par l'entité autorisatrice.

Dans le cadre du processus de collecte des exigences et de l'application du processus de gestion des risques décrit à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013, les règles impératives (STI et règles nationales) peuvent être considérées comme des « règles de l'art » (chapitres 2.3.3 et 2.3.4 ou « MSC1 » de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013).

La réponse au point 6 de l'annexe II du PAVA est la fourniture d'un document détaillant la méthodologie utilisée pour faire la collecte des exigences (organisation de l'entreprise, moyen humain dédié à cette fonction, processus établi (déclinaison de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013), veille réglementaire mise en place), en vue de démontrer que les exigences essentielles autres que la sécurité sont également satisfaites.

9.2.1.2 Domaine d'utilisation

Par définition, selon la directive (UE) 2016/797, le domaine d'utilisation d'un véhicule est un réseau ou des réseaux au sein d'un État membre ou d'un groupe d'États membres sur lesquels le véhicule est destiné à être utilisé.

Le demandeur se doit de définir le domaine d'utilisation qui sera mentionné dans l'autorisation par type. Toute modification du domaine d'utilisation, fera l'objet d'une demande d'autorisation par type pour extension du domaine d'utilisation.

Le tableau ci-dessous, comportant a minima les éléments listés, doit être joint à la demande de préengagement (Cf. point « C » de l'article 23 du PAVA) et à la demande d'autorisation par type (Cf. point 3 de l'annexe I du PAVA) :

Paramètres	Valeurs
États membres	
Réseau à grande vitesse (oui/non)	
Réseau conventionnel (oui/non)	
Gares à proximité de la frontière (liste exhaustive)	
Type de transition entre pays / entre niveau / entre EQS (faisant partie des ESC/RSC)	
Alimentation électrique (25kV, 1,5kV ou autre)	
Compatible caténaire midi (oui/non)	
Gabarit selon la norme NF EN 15273-2 (ou à défaut la fiche UIC 505-1)	
Catégorie du MR relative à la Sécurité passive selon la norme EN 15227	
EQS : (KVB, TVM, ETCS, NExTEO, RPS, DAAT, etc.)	
Lignes équipées de DER autres que D39/D50 (préciser le type de DER).	
Hauteur des quais	
Catégorie A ou B selon la STI tunnels	
Insuffisance de dévers	
Ecartement des rails	
Catégorie de ligne ou du matériel selon la norme EN 15528	

9.2.1.3 Compatibilité technique du MR avec le réseau

Il faut distinguer la compatibilité technique du MR avec le réseau de la compatibilité avec l'itinéraire. En effet, après l'autorisation de mise sur le marché délivrée, l'exploitant du MR concerné a l'obligation de s'assurer de la compatibilité avec l'itinéraire, notamment en application de la STI OPE et en se référant au RINF.

La compatibilité technique est citée au §18.9 de l'annexe 1 du PAVA. En application de la directive (UE) 2016-797 et du PAVA, la compatibilité technique et l'intégration en sécurité sont démontrées par vérification de la conformité avec les STI et/ou les règles nationales.

Pour certains paramètres, la vérification de la compatibilité technique peut nécessiter l'emploi du processus d'évaluation des risques selon le règlement (UE) n° 402/2013.

Il s'agit de sujets techniques, qui ne sont pas couverts par les STI et les règles nationales, tels que :

- transition des EQS ;
- détecteurs électroniques de roue autres que D39/D50 ;
- circuits de voies différents des UM 71 ;
- boucles d'aide au shuntage, scrubbers ou autre dispositif ;
- MR qualifié avec une pose de rail au 1/40 ;
- pantographes racleurs ;
- équipement de signalisation français avec une électrification en 15 ou 3 kV ;
- captage par troisième rail ;
- délais d'annonce avec les PN ;
- frein à courant de Foucault ;
- nouveaux modes de traction (hydrogène, batteries d'accumulateurs, gaz, etc.).

9.2.1.4 Notion de type – Enregistrement dans le RETVA – Immatriculation

Un type de véhicule est défini par les caractéristiques de conception essentielles de ce véhicule qui sont reprises dans le RETVA² développé, exploité et maintenu par l'ERA, en conformité à la décision 2011/665/UE. Ce registre recense l'ensemble des types de véhicules autorisés par les EM de l'UE. Lorsque l'EPSF délivre une autorisation, il autorise le type de véhicule correspondant.

Lorsque la création d'un type est nécessaire, le demandeur doit renseigner le formulaire présenté en annexe I afin que l'EPSF puisse créer le type dans le RETVA (pour une autorisation de type délivrée par l'EPSF). Dès la création du type effectuée, le demandeur en sera informé, et devra compléter les caractéristiques techniques et la partie relative à la conformité aux STI. La mise à jour de cette base de données est une condition obligatoire à la délivrance de l'autorisation.

Un NIE, associé à chaque numéro RETVA, est communiqué dans le courrier d'autorisation par type.

Les modalités et les diverses procédures relatives à l'immatriculation des véhicules ferroviaires en France sont précisées dans le guide de l'EPSF « Immatriculation des véhicules ferroviaires - Registre national des véhicules de l'EPSF ».



" Pour obtenir l'AMM le demandeur doit, au préalable, faire une demande de réservation de NEV. Une fois l'AMM obtenue, il est nécessaire de réaliser les démarches permettant de confirmer l'enregistrement et la mise en service des véhicules dans le RNV (Cf. le guide de l'EPSF relatif au registre national des véhicules).

9.2.1.5 Avis d'ISA

Les ISA se prononcent sur la sécurité des matériels électriques, électroniques, des logiciels et des processus de paramétrage selon l'EN 50126. Leurs avis peuvent être utilisés comme définis dans le document RFU-STR-016 pour les évaluations des NoBo, DeBo et AsBo.

² Décision d'exécution de la Commission 2011/665 du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés

L'évaluateur ISA doit impérativement être indépendant du projet sur lequel il se prononce. Il peut être rattaché et reconnu par l'entité à laquelle il appartient ou être externe. Dans les 2 cas, l'évaluateur doit être reconnu au travers du système qualité de l'entité par laquelle il est mandaté. D'une manière plus réglementaire, un évaluateur ISA peut être accrédité selon la norme EN 17020.

9.2.1.6 Avis d'experts

À une demande expresse de l'EPSF, le demandeur peut être amené à présenter un avis d'expert. Dans le cadre de cette demande, l'expert peut être interne ou externe au demandeur.

L'avis d'expert est pris en compte par l'EPSF dans la mesure où ce dernier dispose de connaissances techniques, et des compétences professionnelles dans ce domaine concerné. Il lui est recommandé d'avoir :

- obtenu un diplôme au moins équivalent au niveau 5 du cadre européen des certifications ou, à défaut, justifier, par tous moyens, auprès de l'EPSF d'un niveau de formation équivalent ;
- avoir une bonne connaissance des prescriptions techniques applicables à la conception, construction, exploitation d'un véhicule ferroviaire et des interfaces avec l'infrastructure ;
- avoir une expérience professionnelle d'au moins trois ans au cours des cinq dernières années précédant l'émission de l'avis, dans le domaine sur lequel il va se prononcer.

9.2.1.7 Contenu des rapports d'évaluation

Les organismes d'évaluation qui produisent un rapport joint à la demande d'autorisation sont :

- le NoBo, dans le cadre de la délivrance de certificats de vérification « CE » ;
- le DeBo, dans le cadre de la délivrance du certificat de vérification à la réglementation nationale ;
- l'AsBo, dans le cadre de la délivrance de la déclaration du proposant.

Quel que soit le rapport d'évaluation, les attentes de l'EPSF sont à minima :

	NoBo	DeBo	AsBo
Les coordonnées de la société émettrice	X	X	X
L'identification du véhicule évalué ou de la modification évaluée et le descriptif correspondant, le cas échéant le n° RETVA	X	X	X
Les références et/ou les certificats d'accréditation ou attestation de reconnaissance/désignation et le domaine de compétence	X	X	X
L'organisation de l'organisme, son champ d'évaluation et les rôles respectifs des intervenants	X	X	X
Références et les dates des contrats avec le demandeur	X	X	X

	NoBo	DeBo	AsBo
Le référentiel réglementaire applicable et le référentiel réglementaire appliqué	X	X	X
La liste des documents fournis par le demandeur dans le cadre de l'évaluation, (préciser dans un tableau les versions)	X	X	X
La pertinence des avis des demandeurs y compris ceux d'ISA et d'expert	X	X	X
La vérification de la validité des certificats de conformité « CE » des CI et la cohérence avec les déclarations de conformité correspondantes (NoBo)	X		
Les clauses à clauses pour les rapports relatifs aux STI et au DRN (NoBo DeBo)	X	X	
Un avis global sur les points non-évalués et / ou non applicables	X	X	
La liste exhaustive des écarts identifiés et les avis sur les mesures de couverture (cf. Art 27 du PAVA)	X	X	X
Un avis sur les contraintes exportées vers l'intégrateur, la maintenance, l'exploitation, la conduite et l'infrastructure issues des évaluations vis-à-vis des STI, des règles nationales et du règlement (UE) n° 402/2013	X	X	X
Une conclusion explicite sur le périmètre de son évaluation	X	X	X
La référence du rapport d'évaluation concerné, comportant la version, la date et les signatures de l'organisme	X	X	X

9.2.1.8 ERADIS

ERADIS est une application web hébergée et gérée par l'EAR.

Avant la publication du PAVA, la consultation de cette base de données, nommée ERADIS, ne figurait pas dans le processus délivrance des autorisations du matériel roulant.

Désormais, la vérification de la validité des certificats et des déclarations « CE » est une obligation pour toute entité (ANS et/ou ERA) qui délivre une autorisation.

Compte tenu que l'unique interlocuteur de l'EPSF est le demandeur, ce dernier s'assurera, auprès des organismes notifiés et des fournisseurs, de l'exhaustivité et de la véracité des données saisies dans l'ERADIS pour permettre la délivrance des autorisations dans les délais souhaités.

La mise à jour de cette base de données est une condition obligatoire à la délivrance de l'autorisation.

9.2.2 Contenu et complétude du dossier


La vérification de la complétude par l'entité délivrant l'autorisation et les ANS concernées par le domaine d'utilisation consiste à s'assurer que :


- le demandeur a fourni tous les documents et informations nécessaires pour permettre la délivrance de l'autorisation ;
- les informations et la documentation fournies sont considérées comme adéquates pour être utilisées par l'EPSF.

La complétude du dossier d'une demande d'autorisation par type est établie, a minima, à partir des attendus de l'EPSF repris dans le tableau ci-dessous.

Selon le cas d'autorisation demandé, certains requis du tableau ci-dessous ne sont pas demandés. Pour cela, le demandeur se référera à l'annexe I du PAVA.

L'ensemble des documents sont établis par le demandeur sauf les documents établis par les organismes d'évaluation (certificats et rapports) et par les fournisseurs des CI (déclarations de conformité).

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
<p>1</p> <p>à</p> <p>7</p>	Renseignements administratifs	<p>Ces paragraphes font l'objet d'une saisie obligatoire dans l'OSS. Pour le démarrage de l'instruction il est important que le demandeur saisisse correctement les champs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le type d'autorisation ; - le choix adéquate de l'entité qui délivre l'autorisation en fonction du domaine d'utilisation ; - les coordonnées du correspondant.
		
8	Organismes d'évaluation	<p>Coordonnées des DeBo et AsBo (obligatoires dans tous les cas).</p> <p>Coordonnées des NoBo délivrant les certificats de vérification (selon le niveau de conformités aux STI du matériel).</p>
9	Préengagement	Référence OSS du ou des préengagements.

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
10	Identifiant du type	<p>N° RETVA du MR objet de la demande d'autorisation avec 16 caractères, pour le type et ses variantes éventuelles.</p> <p>Ce n° RETVA doit être demandé à l'entité délivrant l'autorisation.</p> <p>Pour une demande formulée à l'EPSF, le formulaire présenté en Erreur ! Source du renvoi introuvable., et disponible sur le site de l'EPSF à l'adresse : https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels?shs_term_node_tid_depth_1=49, doit être utilisé.</p>
11	NEV	Les numéros européens des véhicules (NEV) si une conformité au type est demandée.
12	Référence à l'autorisation par type existante	Le n° OSS ou référence l'autorisation existante.
13	Description des modifications	Le descriptif détaillé des modifications caractérisant la variante par rapport au type autorisé.
14	Utilisation et autres restrictions	<p>Tableau des restrictions codifiées conformément à la liste des codes de restrictions harmonisés et nationaux référencée ERA/TD/2011-09/INT</p> <p>Ce point n'est pas repris dans le guichet unique, et par conséquent, lors de l'examen de la complétude par l'instructeur, la demande d'autorisation peut faire l'objet d'une incomplétude, sauf si le demandeur télécharge le tableau dans le guichet unique à la rubrique « autres documents ».</p>
15	Fonctionnalité additionnelles CCS	Liste des fonctions intégrées dans le sous-système CCS n'étant pas spécifiées par le subset-026 de l'annexe A de la STI CCS.
		 <p>Les fonctionnalités des sous-systèmes de classe B étant figées, il ne peut y avoir de fonctionnalités additionnelles.</p>

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
16	Dispositions en vigueur	<p>Liste exhaustive des STI en vigueur à la date du dépôt de la demande d'AMM pour les véhicules.</p> <p>Justificatifs de non-application de STI en vigueur dans le cas de phases de transition permises en application des STI.</p> <p>Acte d'engagement dans le cas de non-équipement de l'ETCS en application de la règle des 150 km (STI CCS)</p> <p>Liste des non-applications de STI.</p> <p>Version de la règle nationale française appliquée au projet.</p>
17	Signature	
18 ₁	Les justificatifs pour la collecte des exigences	<p>Si le demandeur a recours à la méthodologie décrite à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le rapport d'évaluation de la sécurité visé à l'article 15 dudit règlement et ; - la déclaration du proposant visée à l'article 16 dudit règlement. <p>(il s'agit dans ce cas des éléments de preuve suffisants évalués dans le cadre du §7.1 de l'annexe II du PAVA).</p> <p>ou</p> <p>Si le demandeur utilise une autre méthodologie, les éléments de preuve demandés au §7.2 de l'annexe II du PAVA permettant de démontrer que la méthodologie retenue par le demandeur offre le même niveau d'assurance que celle mentionnée à l'annexe I du PAVA.</p>
18 ₂	Tableaux de correspondance aux annexes II et III	Tableaux de correspondance, renseignés dans l'OSS, indiquant l'emplacement des informations nécessaires concernant les aspects devant être évalués conformément aux annexes II et III.
18 ₃	Non-application de STI	<p>Copie des décisions de non-application de STI.</p> <p>et/ou</p> <p>Copie des demandes de non-application de STI pour raison de viabilité économique restées sans réponse depuis plus de 4 mois à compter de la présentation des demandes accompagnées de leurs dossiers complets à la Commission européenne.</p>

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
18 4	Conformité au type	<p>Si demande d'autorisation par type et d'AMM d'un véhicule unique ayant permis d'établir toutes les démonstrations, aucune pièce complémentaire n'est requise.</p> <p>Si demande combinée selon le § 14.3 b) du PAVA, fournir une attestation de conformité au type.</p>
18 5	La déclaration de vérification « CE »	<p>Le dossier technique du véhicule comprenant les plans d'ensemble, les notes de calculs, les justificatifs de la conformité aux exigences des STI et DRN, les avis d'expert/ISA, etc.</p> <p>La liste des CI.</p> <p>Les certificats et les déclarations de conformité des CI.</p> <p>Les certificats « CE » de vérification (MR et/ou CCS) aux STI en fonction des modules retenus (décision 2010/713/UE)</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'attestation d'examen de la conception ou d'examen « CE » de type ; - l'approbation du système de gestion de la qualité ; - le certificat de vérification. <p>Le certificat de vérification à la réglementation nationale. Les rapports d'évaluation des NoBo et DeBo.</p> <p>Les clauses à clauses associés aux rapports NoBo et DeBo.</p> <p>Les preuves et certificats des autres actes juridiques de l'Union.</p>
18 6	La décision de la précédente autorisation	<p>La décision et le dossier de la précédente autorisation ou le n° de l'OSS ou des justificatifs selon lesquels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le véhicule a été admis pour être exploité sur le réseau ferroviaire ; - le véhicule a été mis en service et l'est toujours.
18 7	Description de la méthodologie utilisée pour la collecte des exigences	<p>Fournir un document qui explique la méthodologie utilisée pour faire la collecte des exigences (la méthodologie décrite à l'annexe I du règlement (UE) ° 402/2013, ou une méthodologie alternative).</p> <p>Ce point rappelle l'aspect fondamental du point 2 de l'article 13 du PAVA.</p>

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
18 ₈	MSC sur l'évaluation des risques	<p>L'analyse des risques selon le règlement (UE) n° 402/2013 ;</p> <p>Le registre des situations dangereuses ;</p> <p>Le rapport de l'AsBo avec avis positif (couvrant notamment la collecte des exigences tenant à la « sécurité »).</p>
18 ₉	La compatibilité technique du MR avec le réseau	Les preuves documentaires de la compatibilité technique du véhicule avec le réseau des points non couverts par les STI et/ou les règles nationales.
18 ₁₀	Déclaration des risques	La déclaration du proposant prévue par l'article 16 du règlement (UE) n° 402/2013.
18 ₁₁	Rapport sur l'évaluation des risques,	Identique au 18.8, restreint à la portée de la modification reprise dans le cas d'autorisation.
18 ₁₂	Déclaration des risques	Identique au 18.10, restreint à la portée de la modification reprise dans le cas d'autorisation.
18 ₁₃	RETVA	Ce sujet ne fait pas l'objet d'un examen de complétude. Néanmoins, au cours de l'instruction, les données RETVA saisies par le demandeur dans le RETVA sont vérifiées par l'instructeur en vue de permettre la délivrance de l'autorisation.
18 ₁₄	Documentation relative à l'entretien et au fonctionnement	<p>La liste des contraintes exportées.</p> <p>La notice de fonctionnement et d'entretien.</p> <p>Le manuel de conduite (pour les MR moteurs).</p> <p>La notice de relevage.</p> <p>Le dossier technique d'intervention (pour le MR à voyageurs).</p> <p>Le manuel de secours en ligne.</p>

9.2.3 Évaluation de la demande d'autorisation

9.2.3.1 Éléments devant être évalués selon l'annexe II

Selon le cas d'autorisation demandé, certains requis du tableau ci-dessous ne sont pas demandés. Pour cela, le demandeur se référera à l'annexe II du PAVA.

Le tableau ci-dessous décrit les attendus de l'EPSF dans le dossier accompagnant la demande d'autorisation. Les éléments sont, à la discrétion du demandeur, présentés soit sous forme d'annexe ou font parties du corps du dossier.

Annexe II du PAVA		Attendus pour l'évaluation de l'EPSF
1	Conformité de la demande au préengagement	Un argumentaire sur la manière dont le préengagement est respecté. Un « clause à clause » des modifications et les impacts sur le référentiel réglementaire et le domaine d'utilisation retenus.
2	Cas d'autorisation	Un argumentaire sur le bien-fondé du choix du demandeur en respect des prescriptions du PAVA.
3	STI et autres dispositions	Une argumentaire justifiant les versions de STI retenues dans l'hypothèse où le demandeur applique des STI autres que celles en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise sur le marché du premier véhicule (Cf. point e) de l'article 4 de la directive (UE) 2016-797).
4	NoBo et AsBo	Copie des certificats d'accréditation ou attestation de reconnaissance valides à la date de signature des rapports d'évaluation et des certificats de vérification pour : - chaque NoBo qui évalue un sous-système ; - l'AsBo.
5	Non-application de STI	Copie des décisions de non-application de STI Copie des demandes de non-application de STI pour raison de viabilité économique restée sans réponse de la Commission européenne depuis plus de 4 mois à compter de la présentation du dossier complet.

Annexe II du PAVA		Attendus pour l'évaluation de l'EPSF
6	Méthodologie utilisée pour la collecte des exigences	<p>Un document détaillant la méthodologie utilisée pour faire la collecte des exigences, qu'il s'agisse du processus de gestion des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 ou d'une méthode alternative.</p> <p>Le demandeur peut notamment y décrire l'organisation de l'entreprise, les moyens humains dédiés aux fonctions sécurité et leur indépendance, les processus établis (notamment ceux étant une déclinaison de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013), la veille réglementaire mise en place, les outils mis en place, leur allocation aux fournisseurs, le cycle de vie, etc.).</p> <p>Dans le cas où le demandeur choisit une méthode alternative dans l'objectif de démontrer que les exigences essentielles autres que la sécurité sont également satisfaites, l'EPSF évaluera en détail si celle-ci apporte une garantie suffisante par rapport à l'utilisation du processus d'évaluation des risques prévu à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013.</p>
7	Éléments de preuve pour la collecte des exigences	<p>Dans tous les cas, pour les exigences tenant à la sécurité du véhicule et des sous-systèmes ainsi que l'intégration en sécurité entre les sous-systèmes, la méthodologie décrite dans l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 doit être utilisée par le demandeur. Les documents suivants doivent être fournis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le rapport d'AsBo appelé par l'article 15 du règlement (UE) n° 402/2013 ; - la déclaration du proposant appelé par l'article 16 du règlement (UE) n° 402/2013. <p>Pour les exigences autres que celles liées à la sécurité :</p> <p>Lorsque la méthodologie décrite à l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 est utilisée par le demandeur, celui-ci inclura les exigences autres que celles liées à la sécurité dans les mêmes documents que ci-dessus, c'est-à-dire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le rapport d'AsBo appelé par l'article 15 du règlement (UE) n° 402/2013 ; - la déclaration du proposant appelée par l'article 16 du règlement (UE) n°402/2013. <p>Dans le cas où la méthodologie utilisée est autre, les éléments permettant de démontrer (par exemple un « clause à clause ») que la méthodologie retenue est équivalente aux requis de l'annexe I du règlement (UE) n° 402/2013 doivent être fournis au dossier.</p>

Annexe II du PAVA		Attendus pour l'évaluation de l'EPSF
8	Déclaration de vérification « CE »	<p>Un tableau listant les éléments requis au point 18.5 du tableau de complétude, comportant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le nom des CI ; - les références des certificats et déclarations de conformités « CE » avec des liens hypertextes pointant vers ERADIS ; - les dates de fin de validité desdits certificats et déclarations ; - les références des certificats de vérification « CE » du MR aux STI avec des liens hypertextes pointant vers ERADIS ;
9	Rapport du/des NoBo	<p>Les rapports des NoBo doivent contenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la liste exhaustive des écarts et de leur mode de couverture ; - a liste exhaustive des non-conformités et les références de non-application de STI correspondantes.
10	Vérification des évaluations réalisées par les ANS	Ce point ne concerne pas le demandeur
11	Validité de l'autorisation par type au regard des certificats de vérification	<p>Les STI peuvent comporter des dispositions transitoires qui affectent la validité d'une autorisation par type de véhicule, quelle que soit la validité des certificats « CE » concernés.</p> <p>Fournir un argumentaire confirmant la validité de l'autorisation du type</p>
12	Validité de l'autorisation par type de véhicule initiale pour le domaine d'utilisation concerné	Un argumentaire décrivant le domaine d'utilisation souhaité. Cet argumentaire servira à la rédaction de l'autorisation par type
13	Conditions existantes régissant l'utilisation du véhicule et autres restrictions	<p>Document listant les contraintes exportées vers la maintenance, la conduite, l'exploitation et l'infrastructure, issues du traitement des écarts et non conformités identifiés par le demandeur et les organismes d'évaluation.</p> <p>Un argumentaire détaillant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les restrictions codifiées selon le document ERA/TD/2011-09/INT « Liste des codes de restrictions harmonisés et nationaux » ; - les prescriptions d'exploitation ; - les autres restrictions. <p>Cet argumentaire servira à la rédaction de l'autorisation par type.</p>

Annexe II du PAVA		Attendus pour l'évaluation de l'EPSF
14	MSC sur l'évaluation des risques, couvrant la collecte des exigences concernant les exigences essentielles en matière de « sécurité »	<p>Le rapport d'évaluation de la sécurité de l'AsBo doit comporter un avis conclusif positif sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le processus de gestion des risques du proposant, et sur ses données de sortie ; - l'évaluation de la collecte des exigences en matière de « sécurité ». <p>Cet avis positif peut comporter d'éventuelles conditions pour la mise sur le marché du véhicule.</p>
15	MSC sur l'évaluation des risques, couvrant la collecte des exigences concernant la modification potentielle du niveau global de sécurité du véhicule.	<p>Le rapport d'évaluation de la sécurité de l'AsBo doit comporter un avis conclusif positif sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le processus de gestion des risques du proposant, et sur ses données de sortie ; - l'évaluation de la collecte des exigences en matière de « sécurité » concernant la modification. <p>Cet avis positif peut comporter d'éventuelles conditions pour la mise sur le marché du véhicule.</p>
16	Description des modifications	Une note détaillant les modifications, par rapport au type autorisé, suffisamment précise pour permettre une évaluation des risques selon le règlement (UE) n° 402/2013.
17	La déclaration CE de vérification et les certificats CE de vérification	Une note confirmant que la déclaration et les certificats attachés sont conformes aux STI en vigueur et/ou règle nationale.
18	Conformité aux règles en vigueur	Une note confirmant la conformité aux exigences des STI en vigueur et/ou au règlement (UE) n° 402/2013 et les rapports des organismes NoBo et AsBo mis à jour.
19	Preuves démontrant que la conception du type de véhicule n'a pas changé	Une attestation de conformité du type demandé au dernier type autorisé, datée de moins de 2 mois à la date du dépôt de la demande dans le guichet unique.
20	Sans objet pour la demande d'autorisation par type	
21	Sans objet pour la demande d'autorisation par type	

9.2.3.2 Éléments devant être évalués selon l'annexe III

Selon le cas d'autorisation demandé, certains requis du tableau ci-dessous ne sont pas demandés. Pour cela, le demandeur se référera à l'annexe III du PAVA.

Le tableau ci-dessous décrit les attendus de l'EPSF dans le dossier accompagnant la demande d'autorisation. Les éléments sont, à la discrétion du demandeur, présentés soit sous forme d'annexe ou font parties du corps du dossier.

Annexe III du PAVA		Attendus pour l'évaluation de l'EPSF
1	Conformité de la demande au préengagement	<p>Un argumentaire sur la manière dont le préengagement est respecté.</p> <p>Un « clause à clause » des modifications et les impacts sur le référentiel réglementaire et le domaine d'utilisation retenus.</p>
2	Domaine d'utilisation	Un argumentaire décrivant le domaine d'utilisation souhaité. Cet argumentaire servira à la rédaction de l'autorisation par type.
3	Les règles et exigences nationales applicables	Une note argumentée justifiant la version du DRN et/ou autres règles nationales retenues
4	DeBo	Copie du certificat d'accréditation ou attestation de reconnaissance valide à la date de signature du rapport d'évaluation et du certificat de vérification à la réglementation nationale
5	Éléments de preuve pour la collecte des exigences	Ce point est couvert par le point 7 de l'annexe II, dans la mesure où le rapport d'évaluation de l'AsBo comporte un chapitre dédié à la collecte des exigences relatives aux règles nationales françaises.
6	Déclaration de vérification « CE »	<p>Ce point est couvert par le point 8 de l'annexe II, dans la mesure où le certificat de vérification à la réglementation nationale française et les attestations d'examen et de gestion de la qualité sont joints au dossier et la déclaration de vérification « CE » fait référence à ce certificat.</p> <p>Les certificats de vérification à la réglementation nationale (MR et/ou CCS) en fonction des modules retenus (décision 2010/713/UE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'attestation d'examen de la conception ou d'examen « CE » de type ; - l'approbation du système de gestion de la qualité ; - le certificat de vérification.

Annexe III du PAVA		Attendus pour l'évaluation de l'EPSF
7	Rapport du DeBo	Le rapport du DeBo doit contenir <ul style="list-style-type: none"> - la liste exhaustive des écarts et de leur couverture ; - le clause à clause au DRN.
8	Conditions existantes régissant l'utilisation du véhicule et autres restrictions	Ce point est couvert par le point 13 de l'annexe II, dans la mesure où la réglementation nationale française est prise en compte dans : <ul style="list-style-type: none"> - le document des contraintes exportées ; - les restrictions codifiées ; - les prescriptions d'exploitation ; - les autres restrictions.
9	MSC sur l'évaluation des risques, couvrant la collecte des exigences concernant les exigences essentielles en matière de « sécurité »	Ce point est couvert par le point 14 de l'annexe II, dans la mesure où le rapport d'évaluation de l'AsBo comporte un chapitre dédié à la collecte des exigences relatives aux règles nationales françaises.
10	MSC sur l'évaluation des risques, couvrant la collecte des exigences concernant la modification potentielle du niveau global de sécurité du véhicule.	Ce point est couvert par le point 15 de l'annexe II, dans la mesure où le rapport d'évaluation de l'AsBo comporte un chapitre dédié à la collecte des exigences relatives aux règles nationales françaises.
11	Description des modifications	Une note détaillant les modifications, par rapport au type autorisé, suffisamment précise pour permettre une évaluation des risques selon le règlement (UE) n° 402/2013.
12	Déclaration « CE »	Une note confirmant que la déclaration et les certificats attachés sont conformes à la réglementation nationale.
13	Conformité aux règles en vigueur	Une note confirmant la conformité aux règles nationales en vigueur et/ou au règlement (UE) n° 402/2013 et les rapports des organismes DeBo et AsBo mis à jour.

10. Processus de déroulement d'une instruction d'un préengagement et d'une autorisation par type

Ce chapitre a pour but de présenter le processus de déroulement d'une instruction. Il vient en complément du chapitre 8 lequel, traite plus en détails le contenu des dossiers et les différents points d'évaluation repris aux annexes I, II et III du PAVA.

Ce processus se décompose en 3 grandes phases :

1. La complétude.
2. L'instruction.
3. La délivrance de l'avis ou de l'autorisation ou du rejet.

10.1 La complétude des dossiers

Dans le mois suivant la date de soumission dans l'OSS de la demande de préengagement ou d'autorisation, l'EPSF indique au demandeur si le dossier est complet ou incomplet.

Ce mois est mis à contribution par l'EPSF pour permettre au demandeur de compléter son dossier (via une question dans l'OSS) et ainsi d'éviter une incomplétude.

En cas d'incomplétude, le délai d'instruction est suspendu, ce dernier reprendra à réception des éléments demandés. L'EPSF en informera :

- le demandeur par courrier via l'OSS et par voie postale dans le cas d'une demande nationale traitée par l'EPSF ;
- l'ERA via l'OSS dans le cas d'une demande internationale.

10.2 L'instruction d'un préengagement et d'une demande d'autorisation par type

Dés que la demande est considérée complète, l'instruction peut alors démarrer. Dans ce cadre :

- les exigences du chapitre 3 du PAVA sont évaluées pour un préengagement ;
- les exigences des annexes II et III du PAVA sont évaluées pour une demande d'autorisation.

L'EPSF vérifie la pertinence et la cohérence des preuves produites par le demandeur pour son domaine d'utilisation.

Au cours de son évaluation, l'EPSF peut, s'il en juge la nécessité, en fonction de la pertinence des éléments soumis par le demandeur, poser des questions au travers l'OSS. Ces questions sont classées par catégories et sont expliquées ci-dessous.

10.2.1 Les catégories des questions

En application de l'article 41 du PAVA, les questions seront classées en 4 catégories, de type 1 à 4. Ce sont les autorités concernées évaluant le dossier qui définissent la catégorie de questions.

10.2.1.1 Question de type 1

Les questions de type 1 sont des questions qui concernent une demande de précisions supplémentaires sur une rédaction qui est sujet à interprétation.

La réponse reste à l'appréciation du demandeur et quelle qu'elle soit, n'empêche pas la délivrance de l'autorisation.

10.2.1.2 Question de type 2

Les questions de type 2 sont des questions susceptibles d'entraîner une modification mineure du dossier de demande.

La réponse reste à l'appréciation du demandeur et quelle qu'elle soit, n'empêche pas la délivrance de l'autorisation.

10.2.1.3 Question de type 3

La question de type 3 n'interdit pas la délivrance d'une autorisation mais nécessite néanmoins la modification du dossier de demande. L'autorisation dans ce contexte :

- sera assortie de restrictions (ces restrictions, proposées par le demandeur, doivent faire l'objet d'un commun accord avec l'entité qui a soulevé la question) ;

ou

- comportera une condition ou restriction temporaire relative à l'utilisation du véhicule, sous réserve d'un accord préalable entre le demandeur et l'EPSF, tracé dans le guichet unique et dans l'autorisation, permettant ainsi au demandeur d'apporter des compléments dans le dossier postérieurement à la délivrance de l'autorisation (en l'occurrence il peut s'agir de compléments d'évaluation, de certificats de conformité « CE », de retours d'expérience, etc.).

10.2.1.4 Question de type 4

Question qui nécessite une modification du dossier de demande. Tant que cette question n'est pas résolue, l'autorisation (par type et/ou l'AMM) ne peut pas être délivrée. Si tel est le cas, à échéance du délai réglementaire d'instruction de 3 mois et 2 semaines conformément à l'article 163 du DSI pour une autorisation nationale, ou quatre mois pour une autorisation internationale, l'EPSF en informera le demandeur.

Toute intervention à effectuer par le demandeur afin de résoudre la question est proposée par celui-ci et arrêtée d'un commun accord avec l'ANS qui a soulevé la question. Une fois l'intervention effectuée par le demandeur, l'entité délivrant l'autorisation ou les ANS concernées pour le domaine d'utilisation peut :

- clore la question ;
- réévaluer la question et la reclasser type 1, 2 ou 3 ;
- mettre en suspens la question si elle a été classée type 3 et permettre ainsi la délivrance de l'autorisation dans les conditions prévues.

10.2.2 Le doute justifié

Un doute justifié a pour objectif de suspendre le délai d'instruction, permettant ainsi au demandeur de rassembler les éléments demandés par l'EPSF au cours de l'instruction, notamment lorsque l'échéance réglementaire de la décision est proche. En pratique, le délai accordé pour la présentation des éléments supplémentaires est proportionné à la difficulté rencontrée par le demandeur pour fournir les éléments attendus. Ce délai est fixé d'un commun accord entre l'EPSF et le demandeur et est tracé dans l'OSS. Une fois les documents fournis à l'EPSF, le délai d'instruction reprend.

Si :

- le demandeur et l'EPSF ne parviennent pas à fixer un accord sur le délai et le contenu des éléments supplémentaires attendus ;

ou

- le demandeur ne transmet pas les éléments attendus par l'EPSF dans les délais convenus, afin de lever le doute justifié ;

alors, l'EPSF prendra sa décision sur la base des éléments disponibles dans l'OSS, pouvant conduire au rejet de la demande d'autorisation.

10.3 La délivrance de l'avis du préengagement et de l'autorisation par type

10.3.1 Avis sur le préengagement

À l'issue de l'instruction du dossier de préengagement, l'EPSF délivre par l'intermédiaire de l'OSS son avis concernant l'approche proposée par le demandeur dans sa demande de préengagement. Cet avis établit le référentiel de préengagement, déterminant notamment la version des STI et les règles nationales à appliquer pour la demande d'autorisation ultérieure.

Le référentiel de préengagement précise, entre autres, que la langue à utiliser pour les documents à transmettre est le français.

Postérieurement à l'avis de l'EPSF, en cas de modifications ayant une incidence sur le référentiel de préengagement établi initialement, le demandeur devra transmettre une demande de préengagement modifiée et mise à jour ne tenant compte que des modifications et des interfaces avec les parties inchangées. Cela peut se produire dans les situations suivantes :

- modifications apportées à la conception ou à la méthodologie d'évaluation résultant de sujets de sécurité majeurs ;
- modifications apportées aux exigences juridiques invalidant le référentiel de préengagement ;
- toute modification volontairement introduite par le demandeur.

Dans ce cas, l'EPSF examinera, **dans un délai d'un mois**, la demande de préengagement modifiée et mise à jour et émettra un avis à son sujet, puis consignera cet avis dans un référentiel de préengagement modifié et mis à jour.

10.3.2 Délivrance de l'autorisation par type et ou de l'AMM

Conformément à l'article 46 du PAVA, l'autorisation est délivrée si l'évaluation des aspects énumérés à l'annexe II et à l'annexe III établit, avec un degré d'assurance raisonnable, que le demandeur et les acteurs qui l'assistent se sont acquittés de leurs obligations et responsabilités dans la mesure requise.

Cette autorisation comportera :

- les conditions régissant l'utilisation du véhicule et les autres restrictions définies en fonction des caractéristiques de conception essentielles du type de véhicule ;
- le cas échéant, une ou des conditions selon lesquelles une utilisation en conditions réelles démontre que les performances correspondent à l'estimation dans un délai défini.

11. Demande d'autorisation de mise sur le marché

L'EPSF délivre les autorisations de mise sur le marché des véhicules (AMM) uniquement pour les autorisations par type de véhicule qu'il a délivrées.

Sous réserve que l'AMM d'un véhicule ait été délivrée au préalable par l'EPSF ou par l'ERA, comprenant le domaine d'utilisation France, l'EPSF peut enregistrer ce véhicule dans le RNV. Voir le guide « *immatriculation des véhicules ferroviaires - Registre national des véhicules de l'EPSF* ».

11.1 Complétude et contenu de la demande de conformité à un type

La vérification de la complétude consiste à vérifier que :

- le demandeur a fourni tous les documents et informations nécessaires pour permettre la délivrance de l'autorisation ;
- les informations et la documentation fournies sont considérées comme adéquates pour être utilisées par l'EPSF.

La complétude du dossier d'une demande d'autorisation de mise sur le marché de véhicules ainsi que son évaluation porteront, a minima, sur les attendus de l'EPSF repris dans le tableau ci-dessous.

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
1 à 7	Renseignements administratifs	Ces paragraphes font l'objet d'une saisie obligatoire dans l'OSS. Par défaut la complétude n'est pas à vérifier.
8	Organismes d'évaluation	Coordonnées des DeBo et AsBo (obligatoires dans tous les cas) Coordonnées des NoBo délivrant les certificats de vérification (selon le niveau de conformités aux STI du matériel)
9	Préengagement	Non applicable pour une demande d'AMM.
10	Identifiant du type	Vérification que le numéro RETVA renseigné est celui relatif à la demande.
11	NEV	Vérification que les numéros européens des véhicules (NEV) sont bien renseignés.
14	Utilisation et autres restrictions	Les listes des restrictions codifiées et non codifiées

Annexe 1 du PAVA		Attendus EPSF
15	Fonctionnalité additionnelles CCS	Non applicable pour une demande d'AMM
16	Dispositions en vigueur	Vérification de la validité du type : <ul style="list-style-type: none"> - version des STI appliquées - version de la règle nationale française - acte d'engagement dans le cas de non-équipement de l'ETCS en application de la règle des 150 km (STI CCS) - version des STI bénéficiant d'une décision de non-application
17	Conformation et signature du demandeur	Non applicable pour une demande d'AMM
18 ³	Non-application de STI	Copie des décisions de non-application de STI.
18 ⁴	Conformité au type et documentation associée (Cf. : Art 24.5. de la directive (UE) 2016/797)	<ul style="list-style-type: none"> - Attestation de conformité au type - Déclaration de vérification « CE » signée par le demandeur - Liste des CI avec le lien ERADIS - Certificats et/ou déclarations de conformité des CI - Certificats de vérification du MR aux STI - Certificat de vérification à la réglementation nationale - Rapport d'évaluation selon les modules appliqués, le cas échéant

11.2 Évaluation d'une demande d'autorisation conforme à un type (AMM)

L'EPSF doit rendre sa décision dans un délai d'un mois à compter de la date de réception la demande.

Si le dossier est complet et que les pièces fournies sont recevables en application de l'annexe II du PAVA, l'EPSF délivre une autorisation de mise sur le marché du ou des véhicule(s) concerné(s).

Si le dossier est incomplet et/ou si les pièces sont jugées non recevables, l'EPSF peut suspendre l'évaluation de la demande et s'accorder avec le demandeur pour définir un délai de fourniture des pièces nécessaires afin de rendre sa décision. Dans le cas contraire, l'EPSF rejette la demande d'autorisation de mise sur le marché.

Dans tous les cas, durant l'évaluation, l'EPSF peut être amené à formuler des questions et/ou des demandes complémentaires. Pour ce faire, les échanges sont formalisés via le système de questions/réponses de l'OSS, dont les catégories sont reprises au § [10.2.1](#) du présent guide.

12. Contenu d'une autorisation délivrée par l'EPSF

12.1 Autorisation par type

L'autorisation par type délivrée par l'EPSF est conforme aux exigences des articles 47 et 48 du PAVA.

Elle indique a minima :

- la base juridique habilitant l'entité délivrant l'autorisation à délivrer l'autorisation par type de véhicule ;
- la description technique du MR ;
- le domaine d'utilisation :
 - circulations autorisées sur les lignes,
 - circulations non autorisées sur les lignes ;
- les conditions d'utilisation du véhicule et autres restrictions,
 - les restrictions codifiées,
 - les prescriptions d'exploitation (restrictions non codifiées),
 - les autres conditions (ce point précisera, en autres, des éventuelles conditions et/ou restrictions pouvant être limitées dans le temps (Cf : Art 46.6 du PAVA)) ;
- les caractéristiques de conception essentielles ;
- le rappel de certaines dispositions réglementaires à l'attention du demandeur ;
- plusieurs annexes contenant, notamment :
 - la synthèse de l'instruction de la demande :
 - la base documentaire : liste des pièces du dossier prises en compte par l'instructeur pour rédiger l'autorisation, notamment le document listant les contraintes exportées,
 - le référentiel réglementaire et technique appliqué au projet précisant, le cas échéant, la non-application de certaines STI en tout ou partie,
 - l'analyse technique,
 - la référence de la déclaration « CE » de vérification du demandeur pour le sous-système considéré (MR/CCS),
 - la liste des certificats « CE » de vérification du MR aux STI,
 - la référence du certificat de vérification du MR à la réglementation nationale,
 - la liste des certificats « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des CI et/ou les déclarations « CE » de conformité,
 - la référence de la déclaration des risques couvrant la collecte des exigences (art 16 du règlement (UE) n° 402/2013),
 - les caractéristiques techniques générales, dont la liste des versions de logiciels des principaux équipements de sécurité avec le niveau de SIL correspondant,
 - le tableau des caractéristiques de conception essentielles des STI correspondantes ;
 - la liste du / des véhicules concernés par la demande d'AMM avec le NIE et le NEV de chaque véhicule.

12.1.1 L'annexe 2 de la décision EPSF : Caractéristiques techniques générales

Le contenu de cette annexe permet de figer les caractéristiques et une définition précise du MR autorisé.

Au cours de l'instruction, le demandeur sera sollicité pour renseigner cette annexe 2.

12.1.2 L'annexe 3 de l'autorisation EPSF : caractéristiques de conception essentielles

Cette annexe liste les paramètres utilisés pour définir le type de véhicule, tels qu'ils seront précisés dans l'autorisation par type de véhicule et enregistrés dans le registre européen des types de véhicules autorisés.

Lors d'une modification du MR, les études d'impact sur ces caractéristiques au regard des STI concernées détermineront si le maintien de la mise sur le marché des véhicules modifiés nécessite une nouvelle autorisation selon les critères de la classification de la modification définis à l'article 15 du PAVA.

Au cours de l'instruction, le demandeur sera sollicité pour renseigner cette annexe 3.

12.2 Autorisation de mise sur le marché de véhicule

Quelle soit demandée en même temps qu'une d'une demande d'autorisation par type ou dans le cadre d'une demande de conformité à un type autorisé, l'AMM est délivrée en conformité aux exigences des articles 47 et 49 du PAVA.

Elle indique a minima :

- la base juridique habilitant l'entité délivrant l'autorisation à délivrer l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ;
- l'identification du demandeur de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ;
- le NIE et le NEV de l'autorisation de mise sur le marché d'un véhicule ;
- la référence à l'enregistrement du type de véhicule dans le RETVA ;
- le domaine d'utilisation ;
- les conditions régissant l'utilisation du véhicule et des autres restrictions ;
- la référence à la déclaration « CE » de vérification ;
- la référence à la déclaration de conformité à un type de véhicule autorisé (pour les cas 1.e) et 3.b) de l'article 14 du PAVA) ;
- les dispositions réglementaires (telle que la possibilité de révision et de recours).

12.3 Révision de l'autorisation

En application de l'article 51 du PAVA, « *lorsque la décision de l'entité délivrant l'autorisation fait état d'un refus ou de conditions régissant l'utilisation du véhicule et d'autres restrictions différentes de celles prévues par le demandeur dans sa demande, celui-ci peut demander une révision de la décision dans un délai d'un mois à compter de sa réception. Le demandeur doit présenter cette demande par l'intermédiaire du guichet unique* ».

Dans ce cadre le demandeur doit préciser le motif de sa demande de révision. Cette demande est effectuée sans modification du dossier ayant permis la délivrance de l'autorisation.

En pratique la demande de révision concernera un ou des écart(s) entre ce qui a été prévu par le demandeur et ce qui a été autorisé par l'EPSF.

En revanche, si le demandeur souhaite revoir une formulation de l'autorisation ou fait état de fautes typographiques, celui-ci peut en informer l'EPSF qui décidera de mettre à jour ou non l'autorisation concernée dans un délai ne dépassant pas un mois.

NOTA : Toute information supplémentaire établie et soumise par l'intermédiaire du guichet unique après la date de délivrance de la décision d'autorisation n'est pas recevable. Dans un tel cas, le demandeur devra déposer une nouvelle demande d'autorisation.

12.4 Recours contentieux

Si l'autorisation délivrée par l'EPSF ne correspond pas pleinement aux souhaits du demandeur, il peut :

- demander une révision via le guichet unique (comme défini précédemment),
- déposer un recours contentieux auprès du tribunal administratif d'Amiens.

Le dépôt du recours contentieux doit avoir lieu dans les deux mois qui suivent la délivrance de l'autorisation ou dans les deux mois qui suivent l'avis de l'EPSF à la demande de révision.

Annexe 1

Formulaire de demande de n° RETVA à l'EPSF

DEMANDE DE CRÉATION, PAR L'EPSF, D'UN TYPE/VARIANTE/VERSION DANS LE RETVA

Ce formulaire doit être utilisé par le demandeur, avant le dépôt d'un dossier de demande dans le guichet unique (OSS), pour un type/une variante qui sera instruite par l'EPSF.

Une fois complété, ce formulaire doit être envoyé à l'adresse nvr@securite-ferroviaire.fr

Informations relatives à l'utilisateur	
<input type="checkbox"/> Nouvel utilisateur	Prénom : Nom : Courriel : Nom de la société : Adresse postale : N° de téléphone :
<input type="checkbox"/> Utilisateur déjà connu dans le RETVA	Courriel :
Informations relatives à l'enregistrement	
<input type="checkbox"/> Nouveau type	Catégorie/sous-catégorie : <input type="checkbox"/> Véhicule de traction <input type="checkbox"/> Locomotive <input type="checkbox"/> Rame automotrice de voyageurs <input type="checkbox"/> Rame automotrice de fret <input type="checkbox"/> Locotracteur <input type="checkbox"/> Autres (tramways, trains légers...) <input type="checkbox"/> Véhicules remorqués pour voyageurs <input type="checkbox"/> Voiture voyageurs <input type="checkbox"/> Fourgon <input type="checkbox"/> Porte-auto <input type="checkbox"/> Voiture de service <input type="checkbox"/> Composition fixe de voitures <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/> Wagons de fret <input type="checkbox"/> Wagons de fret <input type="checkbox"/> Composition fixe de wagons <input type="checkbox"/> Véhicules spéciaux <input type="checkbox"/> Véhicule spécial automoteur <input type="checkbox"/> Véhicule spécial remorqué Plate-forme : Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte.
<input type="checkbox"/> Nouvelle variante basée sur un type/variante	N° RETVA du type/variante :
<input type="checkbox"/> Nouvelle version basée sur un type/variante	N° RETVA du type/variante :

1. Informations générales	
1.1 Nom du type	
1.2 Nom du type alternatif	
1.3. Fabricant	
1.3.1. Identification du fabricant	
1.3.1.1. Nom de la société	
1.3.1.2. N° de la société (SIRET, SIREN)	
1.3.1.3. Code de la société	
1.3.2 Données de contact du fabricant	
1.3.2.1. Adresse postale	
1.3.2.2. Ville	
1.3.2.3. Code postale	
1.3.2.4. Courriel de contact de la société	
4. Caractéristiques techniques du véhicule	
4.1 Caractéristiques techniques générales	
4.1.1. Nombre de cabine de conduite	

Date de la demande :

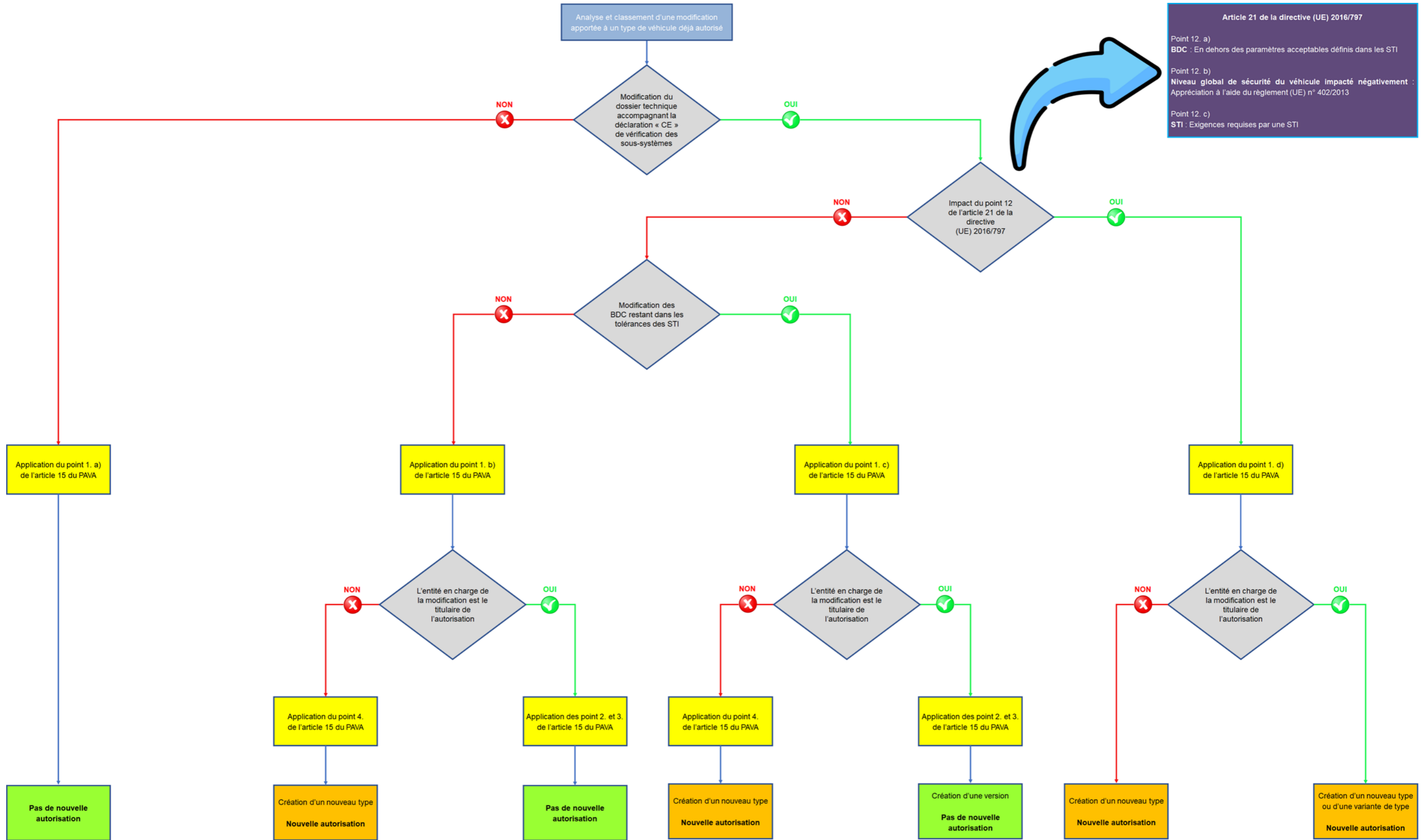
Courriel du demandeur :

Annexe 2

Différents cas de figure rencontrés concernant l'article 15 du PAVA

Modifications apportées à un type de véhicule déjà autorisé - Article 15 du PAVA								
Article 15.1. a)		Article 15.1. b)		Article 15.1. c)		Article 15.1. d)		
L'entité en charge de la modification est le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification n'est pas le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification est le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification n'est pas le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification est le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification n'est pas le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification est le titulaire de l'autorisation par type	L'entité en charge de la modification n'est pas le titulaire de l'autorisation par type	
Nécessite une nouvelle autorisation	NON	NON	NON*	OUI	NON*	OUI	OUI ⁽¹⁾	OUI ⁽¹⁾
Création d'un nouveau type ou d'une variante du type autorisé	NON	NON	NON*	OUI**	NON*	OUI**	OUI ⁽¹⁾	OUI** ⁽¹⁾
Création d'une version du type autorisé ou d'une version de variante du type autorisé	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	NON	NON
<p>* Sous réserve que la modification n'entre pas dans un des critères du point 12 de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797</p> <p>** Dans ce cas, seule la création d'un nouveau type est possible</p> <p>(1) La modification rentre dans au moins un des critères du point 12 de l'article 21 de la directive (UE) 2016/797</p>								

Logigramme de classement d'une modification selon l'article 15 du PAVA



Annexe 3

Synthèse des délais pour les différents cas de demande à l'EPSF ou l'ERA

Type de demande	Entité a contacter pour le dépôt de la demande	Délai pour l'accusé de réception	Avis de complétude	Avis favorable de l'EPSF	Décision de la commission	Décision de l'EPSF	Réponse de la commission	Document final remis au demandeur
Non application de STI : viabilité économique	EPSF	10 jours ouvrés*	1 mois*	6 mois*	4 mois après transmission du dossier de demande complet et de l'avis de l'EPSF			Copie de la décision de la Commission européenne
Non application de STI : stade avancé de développement	EPSF	10 jours ouvrés*	1 mois*			6 mois*	4 mois après transmission du dossier de demande complet et de la décision de l'EPSF	Décision de l'EPSF

* : à compter de l'accusé d'enregistrement électronique (si transmis via le site internet de l'EPSF) ou à compter de l'AR postal (si transmis par courrier)

Type de demande	Entité a contacter pour le dépôt de la demande	Délai pour l'accusé de réception	Avis de complétude	Avis de l'EPSF ou de l'ERA	Décision de l'EPSF ou de l'ERA	Document final remis au demandeur
Pré-engagement : (national)	EPSF ou ERA		1 mois*	2 mois **		Avis de pré-engagement
Pré-engagement : (international)	ERA		1 mois*	2 mois **		Avis de pré-engagement
Autorisation par type (national)	EPSF	15 jours ouvrés*	1 mois**		3 mois et 2 semaines**	Autorisation par type nationale
Autorisation par type (national)	ERA	Le jour de dépose du dossier	1 mois**		4 mois**	Autorisation par type nationale
Autorisation par type (international)	ERA	Le jour de dépose du dossier	1 mois**		4 mois**	Autorisation par type internationale
Conformité au type	EPSF	15 jours ouvrés*			1 mois*	Autorisation de mise sur le marché
Conformité au type	ERA				1 mois*	Autorisation de mise sur le marché
DCSM	EPSF	7 jours*	1 mois*		4 mois**	Avis de l'EPSF
DSM	EPSF	7 jours*	1 mois*		3 mois et 2 semaines**	Décision de l'EPSF
DARC***	EPSF		1 mois		3 mois**	Avis de l'EPSF
DCRC***	EPSF		1 mois		3 mois**	Avis de l'EPSF

* : à compter de la réception du dossier dans l'OSS

** : à compter de la notification de la complétude

*** : dossier non déposé dans l'OSS

Rappel des points d'étapes obligatoires à réaliser avant le dépôt d'une demande d'autorisation :

- 1- Demande du numéro RETVA.
- 2- Demande de réservation de numéro NEV, à effectuer avant toutes demandes de conformité au type.
- 3- Vérification des certificats « CE » (et attestations de type ou d'examen) des sous-systèmes dans ERADIS.
- 4- Dépôt de la déclaration « CE » de vérification dans ERADIS.
- 5- Vérification des déclarations et/ou des certificats des CI dans ERADIS ;



Après obtention d'une autorisation faire la demande d'immatriculation du véhicule auprès de l'ANS ou d'une ANS compétente sur le domaine d'utilisation. Se référer au guide de l'EPSF « Immatriculation des véhicules ferroviaires - Registre national des véhicules » de l'EPSF disponible en cliquant sur le lien ci-contre



FICHE D'IDENTIFICATION

Référence	Guide
Titre	Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau
Type	Guide

Résumé

Ce guide est dédié aux demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire.

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Objet de la modification
1	02/05/2017	Création du guide
2	22/10/2021	Modification du guide à la suite de l'adoption du volet technique du 4 ^e paquet ferroviaire

Textes abrogés	Textes interdépendants
Guide 004 - V1	

Pour toute question ou remarque relative à ce texte, veuillez utiliser le formulaire de contact du site Internet de l'EPSF en cliquant sur le logo ci-dessous :



en sélectionnant le sujet « Les documents de l'EPSF » et en indiquant la référence de ce texte dans le message.

Division Matériel roulant
Établissement public de sécurité ferroviaire – Direction des Autorisations
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex