



GUIDE

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

Référence : Guide022

Version : 1

Applicable au : 23 juin 2021

Avant-propos

La [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* est entrée en vigueur, en France, le 16 juin 2019. Cette directive introduit la notion « d'autorisations temporaires » pour permettre la réalisation d'essais » sur le réseau. Cette notion est reprise au chapitre 1^{er} du titre IV du [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*, transposant la directive précitée.

En application du [décret n° 2019-525](#), [l'arrêté du 23 mars 2021](#) *relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais* dit « arrêté essais » a été publié le 2 avril 2021. Cet arrêté définit le régime de délivrance des autorisations temporaires de circulation d'un véhicule à des fins d'essais sur le réseau du système ferroviaire français et des autorisations de catégories d'essai. Il en définit également les conditions de réalisation.

L'arrêté essais précité requiert, par l'Établissement public de sécurité ferroviaire, la publication d'un guide donnant des informations détaillées sur les modalités d'obtention des autorisations temporaires d'essais et de catégories d'essais.

Le présent guide est mis à la disposition des demandeurs sur notre site Internet.

Sommaire

Objet	5
Référentiel	6
Abréviations	7
Chapitre I - Dispositions générales	9
Article 1 - Objet.....	9
Article 2 - Définitions.....	11
Article 3 - Principes généraux.....	13
Article 4.....	14
Article 5.....	14
Article 6.....	15
Chapitre II - Rôle des acteurs.....	16
Article 7 - Le demandeur	16
Article 8 - L'organisme d'essais.....	16
Article 9 - Le chef d'essais.....	17
Article 10 - L'équipe de conduite	17
Article 11 - Le dirigeant qualifié	18
Article 12 - L'expert.....	18
Article 13- L'EPSF	18
Article 14 - Le GI.....	18
Chapitre III - Conditions préalables à la demande de l'autorisation d'utilisation temporaire d'un véhicule à des fins d'essais	20
Article 15 - Exigences relatives au demandeur	20
Article 16 - Exigences relatives aux experts.....	20
Article 17 - Exigences relatives à l'équipe de conduite	21
Article 18 - L'analyse de risques	21
Article 19 - Modalités de fourniture de l'avis du GI.....	22
Chapitre IV - Autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais délivrée par l'EPSF	23
Article 20 - Objectifs de l'autorisation d'essais et de la demande	23
Article 21 - Dossier de demande d'autorisation d'essais	23
Article 22 - Délivrance de l'autorisation par l'EPSF	27
Article 23 - Réalisation des circulations.....	27

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

Chapitre V - Autorisation de catégorie d'essais	28
Article 24 - Principes de l'autorisation de catégorie d'essais	28
Article 25 - Manuel de catégorie d'essais	28
Article 26 - Contenu du manuel de catégorie d'essais	29
Article 27 - Autorisation de catégorie d'essais	33
1. La demande d'autorisation de catégorie d'essais	33
2. L'autorisation de catégorie d'essais	34
3. Conditions de la délivrance d'une autorisation de catégorie d'essais	34
Article 28 - Réalisation des circulations	35
Article 29 - Déclaration mensuelle des circulations en essai réalisées	35
 Chapitre VI - Cas particulier des essais sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire	 36
Article 30 - Objectif de l'autorisation de l'essai	36
Article 31 - Objectif de la demande de l'autorisation d'essai	36
1. Particularités relatives au matériel roulant pour des circulations d'essais en survitesse	36
2. Particularités en cabines de conduite pour des essais en survitesse	37
3. Particularités du poste de travail du chef d'essais pour des essais en survitesse	37
Article 32 - Contenu du dossier de demande d'autorisation d'essai	37
Article 33 - Exigence relative à l'organisme d'évaluation de l'analyse de risques	38
 Chapitre VII - Dispositions diverses et d'application	 39
Article 34 - Archivage des données	39
Article 35 - Retour d'expérience (REX)	39
Article 36 - Contrôle par l'EPSF	39
Article 37 - Articulation des délais mentionnés à l'article 154 du DSI	39
Article 38 - Dispositions transitoires	40
 Annexe 1 - Matrice des risques	 41
Annexe 2 - Déclaration de la catégorie d'essais	53
Annexe 3 - Formulaire « Avis du GI »	54

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

Objet

Ce guide a pour objet principal de présenter de manière synthétique les modalités et conditions suivant lesquelles l'EPSF autorise la réalisation des essais visés aux articles 154 et 155 du [décret n° 2019-525](#) dit « DSI ».

Il s'adresse aux différents demandeurs d'essais, afin de leur préciser les dispositions et modalités applicables dans le cadre de la rédaction des dossiers de demande.

Les dispositions du présent guide visent à expliciter le régime de délivrance d'autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais sur le réseau du système ferroviaire français (SF) et de délivrance des autorisations de catégories d'essais. Elles formalisent également les attentes de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) en matière de contenu des dossiers de demande d'autorisations temporaires pour la réalisation d'essais et de catégories d'essais.

Le présent document intègre les exigences concernant la qualité et les garanties préalables à apporter par le demandeur pour déposer une demande d'autorisation temporaire d'essai et une demande d'autorisation de catégorie d'essai afin d'obtenir les autorisations correspondantes.

Le présent guide est rédigé en reprenant la structure de l'arrêté essais.

Ce document est susceptible d'être révisé, en tant que de besoin, en fonction des évolutions de la réglementation et/ou de l'expérience acquise.

Référentiel

Dans le cadre des opérations visées par ce guide, ces textes 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
	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 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
	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
	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
	Arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais
	Ces textes réglementaires doivent être utilisés dans leur version en vigueur lors de la dépose de la demande concernée.

Abréviations

A	AMM	Autorisation de mise sur le marché
	AMS	Autorisation de mise en service
	AUCE	Autorisation de catégories d'essais
	AUTE	Autorisation temporaire d'essais
	AR	Accusé de réception
	AS	Agrément de sécurité (gestionnaire de l'infrastructure)
	AsBo	Assessment Body (organisme d'évaluation de l'analyse des risques)
	ATE	Avis de transports exceptionnel
B	BRS	Boitier de répétition des signaux
C	CDV	Circuit de voie
	CoFRAC	Comité français d'accréditation
	CSU	Certificat de sécurité unique (entreprise ferroviaire)
D	DAUCE	Demande d'autorisation de catégories d'essais
	DAUTE	Demande d'autorisation temporaire d'essais
	DBC	Détecteur de boîte chaude
	DSI	Décret n° 2019-525 dit « Décret Sécurité – Interopérabilité »
	DTI	Dossier technique d'intervention
E	EF	Entreprise ferroviaire
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
	EQS	Équipements de sécurité
	ERA	Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer
F	FCF	Frein à courant de Foucault

	FEM	Frein électromagnétique
G	GI	Gestionnaire de l'infrastructure
M	MR	Matériel roulant
	MSC	Méthode de sécurité commune au sens du règlement (UE) n° 402/2013
O	OE	Organisme d'essais
P	PN	Passage à niveau
R	REX	Retour d'expérience
	RFN	Réseau ferré national
S	SF	Système ferroviaire
	SGS	Système de gestion de la sécurité
	STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
T	TVP	Traversée de voie à niveau par le public
U	UIC	Union internationale des chemins de fer

Chapitre I^{er} - Dispositions générales

Article 1 – Objet

Conformément à l'article 154 du [DSI](#) et préalablement à la mise sur le marché, ou à la mise en service d'un matériel roulant (MR) ou d'une infrastructure, et chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais, l'EPSF peut délivrer des autorisations temporaires permettant au demandeur d'utiliser le véhicule à des fins de vérifications pratiques sur le réseau.

Conformément à l'article 155 du [DSI](#), l'EPSF peut également délivrer une autorisation de catégorie d'essais. Cette autorisation a pour objet de permettre l'exécution d'essais organisés dans des conditions identiques à la catégorie autorisée avec un faible niveau de risque estimé par le demandeur.

Il est à souligner que les deux cas d'autorisations précitées sont applicables uniquement pour les circulations d'essai en ligne reprises ci-dessous :

1. Pour les matériels roulants n'ayant jamais obtenu d'autorisation de mise sur le marché (AMM), l'EPSF peut délivrer des autorisations temporaires et de catégorie d'essais uniquement pour les cas suivants :
 - a. pour la réalisation des circulations d'essais sur le réseau national du SF ayant un impact significatif sur la sécurité dont le but est de démontrer la compatibilité technique du MR avec l'infrastructure (ex : essais de comportement dynamique, de frein, de courant perturbateur, d'interaction pantographe/caténaire, etc.) ;
 - b. pour la réalisation des circulations d'essais sur le réseau national du SF ayant un impact non significatif sur la sécurité dont le but est de démontrer des performances complémentaires, la validation de composants, ou autres en service commercial, de la croissance de fiabilité, etc.
2. Pour les matériels roulants existants ayant déjà obtenu une autorisation de mise sur le marché et dont les modifications apportées (nécessitant d'être validées) ont un caractère significatif, l'EPSF peut délivrer des autorisations temporaires et de catégorie d'essais :



Quel que soit le cas 1 ou 2, lors de l'instruction d'une demande d'autorisation par type, si un doute justifié est émis par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) ou l'EPSF, nécessitant la réalisation d'essais en ligne, la procédure explicitée dans ce présent guide s'applique

S'agissant des circulations d'essai en ligne reprises ci-dessous, seules les dispositions de l'article 154 du [DSI](#) s'appliquent :

1. Pour une infrastructure objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement, en amont d'une démarche d'autorisation de mise en service, L'EPSF peut délivrer des autorisations temporaires. Dans ce cadre, le véhicule permettant la réalisation des essais peut être utilisé dans des conditions différentes de celles prévues dans son autorisation de mise sur le marché en vigueur.

2. Pour une infrastructure nouvelle destinée à intégrer le SF uniquement pour la grande vitesse, et n'ayant jamais obtenu d'autorisation de mise en service (AMS), l'EPSF peut délivrer des autorisations temporaires (ex. : essais de qualification, de survitesse, etc.).

De ce fait, les circulations ci-dessous sont exclues du périmètre du présent guide et peuvent notamment relever des articles 14 ou 15 du [DSI](#) (liste non exhaustive) :

- circulation dérogatoire exceptionnelle (ex. : circulation événementielle, train historique ou touristique, etc.) ;
- circulation sur des nouvelles infrastructures du réseau conventionnel, non mises en service, destinées à intégrer le SF ;
- circulation dérogatoire d'un véhicule bénéficiant d'une AMM, pour effectuer des essais de validation de composants de train en service commercial n'ayant pas un impact significatif en termes de sécurité, comme défini à [l'article 3](#) ci-après, circulation en marchandises roulantes, à titre exceptionnel, de matériel roulant :
 - autorisé (AMM) mais faisant par exemple l'objet d'avaries,
 - non autorisé, nouveau ou modifié (pas d'AMM), pour réaliser un acheminement sur le réseau du SF, par exemple depuis un technicentre vers un centre d'essais ferroviaire, ou vers une autre destination non consécutive à des essais réalisés sur le réseau du SF ;
- circulation visée aux articles 190 et 191 du [DSI](#), tel que le cas de véhicules disposant d'une autorisation de mise sur le marché, acheminés dans des zones pour lesquelles la compatibilité avec l'itinéraire n'a pas été vérifiée (ex. : MR spécifique au réseau Île-de-France devant circuler temporairement sur le réseau du SF) ;
- circulation pour un acheminement d'un transport exceptionnel, faisant l'objet d'un avis du ou des GI concernés ;
- circulation pour la formation des conducteurs ;
- circulation dérogatoire sur des lignes dont la compétence relève du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) [Cf. : point 7) de l'article 1 du [DSI](#)].

En cas de doute, il est conseillé de se renseigner au préalable auprès de l'EPSF, pour vérifier si une circulation nécessite une autorisation temporaire, ou bien si l'exploitant ferroviaire peut réaliser celle-ci sans autorisation spécifique, sous couvert de son certificat de sécurité unique (ou de son agrément de sécurité), en appliquant les conditions opérationnelles définies par les gestionnaires de l'infrastructure dans leur documentation d'exploitation.

Article 2 – Définitions

Les définitions ci-dessous sont celles reprises à l'article 3 de [l'arrêté essais](#). Lorsque l'une d'entre elles nécessite un éclairage, alors la définition concernée est complétée par la mention « **précision** ».

Autorisation d'une catégorie d'essais	Autorisation délivrée par l'EPSF à un organisme d'essais de réaliser des essais de même nature, dans des conditions techniques et organisationnelles identiques, sur la base d'un manuel de catégorie d'essais
Chef d'essais	Personne responsable sur le plan opérationnel de la circulation d'essai et placée sous la responsabilité du demandeur
Composant nouveau	Tout composant d'un véhicule autorisé qui découle d'une solution existante déjà mise sur le marché et qui est défini par des normes ou règles de l'art
Demandeur	Un exploitant ferroviaire, un organisme d'essais ou un fabricant demandant une autorisation temporaire d'essais ou de catégories d'essais auprès de l'EPSF. Pour les catégories d'essais, le demandeur est un organisme d'essais
Équipe de conduite	Ensemble des membres du personnel participant à la conduite lors de la circulation d'essai et présents en cabine de conduite
	Précision : Les autres personnes faisant l'objet de la réalisation des essais, présentes éventuellement en cabine, ne sont pas considérées comme du personnel de conduite (ex. : membre du laboratoire d'essais)
Essai	Une ou plusieurs circulations d'un véhicule ou d'un train qui visent à tester les performances techniques et fonctionnelles d'un sous-système dans des conditions dérogatoires à la réglementation technique applicable au système ferroviaire.
	Précision : Les vérifications de compatibilité du véhicule avec l'itinéraire, mentionnées au point 2° de l'article 190 du DSI , ne sont pas des essais au sens de l'arrêté essais
Essai d'intégration	Essai en circulation permettant de vérifier et de valider principalement, le montage, les interfaces et le bon fonctionnement d'un composant dans son environnement définitif (infrastructure et ou matériel roulant)

Essai dynamique	<p>Essai en circulation permettant de vérifier les performances, le bon fonctionnement et la compatibilité technique d'une infrastructure avec un matériel roulant, et inversement, en garantissant le niveau de sécurité requis et l'interopérabilité</p> <p>Précision : Ces essais peuvent être réalisés à différentes vitesses. Ils incluent également les essais en survitesse comme mentionné à l'article 31 de l'arrêté essais. Ils sont précédés par des essais d'intégration et des essais statiques</p>
Expert	<p>Personne physique disposant de connaissances techniques, d'une expérience pratique dans un domaine et dont les compétences professionnelles dans ce domaine ont été éprouvées. Il répond aux exigences prévues à l'article 16 de l'arrêté essais</p>
Exploitant ferroviaire	<p>Désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire</p>
Impact significatif sur la sécurité ou « en matière de sécurité »	<p>L'impact significatif sur la sécurité au sens du règlement (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé</p> <p>Précision : En complément de l'analyse réalisée à l'article 4 du règlement (UE) n° 402/2013, le demandeur peut catégoriser son cas vis-à-vis de l'article 15 du règlement (UE) 2018/545 du 4 avril 2018</p>
Innovation	<p>L'innovation désigne l'introduction dans le système ferroviaire d'un produit ou d'un procédé nouveau ou significativement amélioré par rapport à celui précédemment élaboré et installé dans un matériel roulant et ou sur une infrastructure autorisée. Deux types d'innovations sont ainsi caractérisés : les innovations de produits (biens ou services) et de procédés</p> <p>Le caractère significatif de l'amélioration du produit ou du procédé est apprécié par le demandeur</p>
Matériel roulant	<p>On entend tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire, tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les automoteurs - les locomotives - les voitures de voyageurs - les wagons de marchandises - les matériels mobiles de construction, de maintenance et de mesure des infrastructures

Organisme d'essais	Un organisme accrédité pour une typologie d'essais selon la norme NF EN ISO/CEI 17025 ou, lorsqu'il n'existe pas de référentiel technique correspondant à l'essai envisagé, un organisme qui justifie auprès de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire du respect d'exigences organisationnelles équivalentes par la fourniture de l'élément mentionné au u) de l'article 21
Survitesse	<p>Vitesse supérieure à celle autorisée pour un matériel roulant ou pour une infrastructure en état de fonctionnement nominal dans le système ferroviaire</p> <p>Précision : En pratique, une tolérance pourra être admise pour prendre en compte les marges d'erreur de la chaîne tachymétrique du matériel roulant et pour prendre en compte la marge de précision du conducteur</p>

Article 3 - Principes généraux

L'article 154 du [DSI](#) précise que préalablement à la mise sur le marché d'un véhicule ou à la mise en service d'une infrastructure, et chaque fois qu'il est nécessaire de procéder à des essais, l'EPSF peut délivrer des autorisations temporaires (AUTE) permettant au demandeur d'utiliser le véhicule à des fins de vérifications pratiques sur le réseau. Cette disposition s'applique également à des matériels roulants ou des infrastructures dont la modification a un impact significatif sur la sécurité de l'exploitation mais qui ne déboucheraient pas automatiquement sur une AMM ou une AMS (ex. : expérimentation d'un nouveau composant, modification logicielle, etc.).

Cet article concerne les autorisations temporaires délivrées par l'EPSF pour la réalisation d'essais entrant dans le périmètre des circulations d'essais définies à l'article 1 du présent guide. Le point I de l'article 3 de [l'arrêté essais](#) s'applique pour des essais de véhicules et/ou des essais de l'infrastructure. Le point II s'applique pour des essais de matériel roulant hormis le II.4 qui concerne les essais de l'infrastructure.

La notion de significativité doit être considérée au regard de l'article 4 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*. L'appréciation du caractère significatif ou non reste de la responsabilité du demandeur.

Dans ce cadre, pour effectuer des essais sur le SF d'un matériel roulant bénéficiant d'une AMM, dont les modifications n'ont pas d'impact significatif sur la sécurité au sens du règlement précité, la délivrance d'une autorisation temporaire par l'EPSF n'est pas nécessaire. Pour ce cas précis, c'est l'exploitant ferroviaire qui peut opérer les circulations d'essais sous couvert de son certificat de sécurité unique ou de son agrément de sécurité.

Les dispositions de l'arrêté essais prévoient la réalisation d'essais pour des systèmes ou sous-systèmes innovants. En pratique, des essais d'un train hydrogène ou d'un train autonome, ou tout autre train

innovant, sont couverts par le champ de l'arrêté essais. Ce présent article ne précisant pas les dispositions et modalités spécifiques qui devraient être respectées pour la réalisation d'essais de ce type de matériel, celles-ci seront définies au cas par cas.

Article 4

Cet article vise uniquement des essais d'infrastructure pour des lignes ou projet de lignes du réseau conventionnel. Deux cas sont identifiés :

1 - Circulation d'essais exclusivement sur les lignes à tester destinées à être mises en service.

Dans ce cas, les essais ne font pas l'objet de la délivrance d'une AUTE. La vérification des interfaces avec le GI concerné doit être gérée par l'organisme d'essais (OE) [cas déjà évoqué dans les exclusions ci-dessus].

2 - Circulation d'essais qui démarre ou s'achève sur les lignes du SF et pénétrant sur les lignes hors SF.

Dans ce cas, une AUTE est nécessaire. Son champ inclura les circulations sur les lignes du SF ainsi que les raccordements (circulation hors SF non incluse dans l'AUTE).

Pour ce point, il est considéré que les acheminements pour amener le train sur la zone d'essais et pour en ressortir font partie de l'essai à réaliser et sont compris dans l'AUTE.

Article 5

Cet article vise uniquement des projets de lignes du réseau à grande vitesse destinées à intégrer le SF. Il est à noter que les raccordements à ces lignes sont inclus dans le périmètre des lignes à grande vitesse et sont traitées par cet article.

Selon l'annexe I de la [directive \(UE\) 2016/797](#), il est entendu par lignes du réseau à grande vitesse :

- a) les lignes spécialement construites pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h ;
- b) les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h ;
- c) les lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse, qui ont un caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'environnement urbain, auxquelles la vitesse doit chaque fois être adaptée. Cette catégorie comporte les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et conventionnel, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant « grande vitesse ».

L'application de cet article requiert la délivrance d'une AUTE par l'EPSF pour l'ensemble des voies du parcours d'essais empruntées.

Ce cas particulier est traité plus en détails au [chapitre 6](#) du présent guide concernant les essais sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le SF.

Article 6

Ce type de circulation d'essai concerne des matériels roulants qui possèdent une autorisation sur le SF, lesquels ont subi un renouvellement ou un réaménagement, par exemple, dans le but de tester un nouveau composant (ex : la traverse composite).

Pour rappel, ci-dessous les définitions des termes « renouvellement » et « réaménagement » :

- renouvellement, les travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une de ses parties ne modifiant pas les performances globales du sous-système ;
- réaménagement, les travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une de ses parties résultant en une modification du dossier technique accompagnant la déclaration « CE » de vérification, si ledit dossier technique existe, et améliorant les performances globales du sous-système.

Pour des besoins très spécifiques et à titre exceptionnel, dans le cas de renouvellement ou de réaménagement d'un véhicule déjà autorisé et afin de démontrer la conformité du nouveau produit dans son environnement définitif, des essais peuvent nécessiter la reproduction des conditions d'exploitation commerciale avec des voyageurs. Cette spécificité entraîne le demandeur à effectuer une DAUTE particulière.

Le caractère singulier de ces essais nécessite obligatoirement une AUTE de la part de l'EPSF quelle que soit la nature des modifications mises en œuvre sur le matériel roulant à tester.

Au travers de sa DAUTE, le demandeur devra apporter les garanties que la sécurité des voyageurs ne peut pas être impactée.

Le demandeur devra également justifier la pertinence de ces essais, que ces derniers sont impératifs et qu'aucune autre démonstration (calcul, simulation, etc.) ne pourrait remplacer la nécessité d'effectuer des essais sur le SF.

Il va de soi que ce cas bien particulier ne peut s'opérer que sur des infrastructures autorisées. De tels essais sur des lignes hors du SF ne seraient pas acceptés.

Chapitre II - Rôle des acteurs

Article 7 - Le demandeur

La notion de demandeur pour les essais de catégorie d'essais est limitée à un organisme d'essais. Comme précisé à l'article 7 de [l'arrêté essais](#), le demandeur n'est pas forcément un exploitant ferroviaire doté d'un certificat de sécurité unique (CSU) ou d'un agrément de sécurité (AS).

Lorsque le demandeur est un exploitant ferroviaire, il doit apporter au travers de son système de gestion de la sécurité (SGS) les garanties suffisantes lui permettant d'assurer la traction pour les circulations du train d'essais.

Lorsque le demandeur n'est pas un exploitant ferroviaire, celui-ci doit décrire de façon précise dans son dossier de demande, l'organisation et la procédure qu'il compte mettre en œuvre afin d'assurer la sécurité des circulations. Ce dossier de demande doit comporter au minimum les éléments suivants :

- la présentation du demandeur ;
- le rôle et la responsabilité de tous les intervenants ;
- l'organisation du demandeur ;
- le processus de la gestion de la sous-traitance ;
- le processus de gestion des ressources internes et des compétences ;
- le processus de maîtrise des risques ;
- le processus de gestion des situations d'urgence ;
- les domaines d'accréditations obtenus ;
- le processus et traitement d'un essai ;
- la gestion documentaire ;
- la gestion du MR en essai ;
- le processus de remontée d'événements.

Le demandeur, titulaire de l'autorisation temporaire délivrée par l'EPSF, est responsable de faire appliquer et respecter scrupuleusement les dispositions/prescriptions/conditions précisées dans l'AUTE.

Les dispositions de l'article 4 de [l'arrêté essais](#) ne s'appliquent pas réglementairement pour des essais réalisés sur des lignes hors du SF, notamment les essais dans les centres d'essais ferroviaires et les essais sur les lignes dépendant de la compétence du STRMTG.

Article 8 - L'organisme d'essais

L'organisme d'essais exécute les essais en sécurité dans les conditions présentées dans le dossier de demande et validées par l'EPSF au travers de l'AUTE.

Sans préjudice des responsabilités des autres acteurs, l'OE s'assure, lors de la réalisation des essais, de la bonne mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques.

Article 9 - Le chef d'essais

Un unique chef d'essais est désigné par l'OE, qui l'autorise pour le périmètre de la circulation de l'essai ou des essais concernés par l'AUTE. Il appartient à l'OE, au travers de son système de gestion de la qualité, de reconnaître la compétence d'un chef d'essais.

Le chef d'essais doit être présent à bord du train pendant toute la durée de la campagne d'essais. Toutefois, pour des essais très particuliers ou innovants (ex : train autonome), il est possible que le chef d'essais ne soit pas à bord du train. Dans ce cas, les modalités liées à la mission du chef d'essais devront être spécifiées dans la DAUTE.

A titre exceptionnel, Il est possible que pour certains types d'essais très spécifiques présentant un faible niveau de risque pour la sécurité des circulations ne requiert pas la nécessité d'un chef d'essai. Dans ce cas, la DAUTE doit contenir une description précise de l'organisation mise en place par le demandeur pour que les essais concernés puissent se dérouler en toute sécurité.

Le chef d'essais est responsable de l'exécution des circulations d'essais concernées, et particulièrement de l'application des prescriptions relatives aux circulations d'essais et des consignes de sécurité.

Il est également responsable de la sécurité des personnes admises à bord lors des circulations d'essais, et du dirigeant qualifié en cabine de conduite. À ce titre, il a autorité sur toutes les personnes présentes à bord. Le demandeur établit les consignes à respecter, durant le déroulement des circulations, par les personnes qui ne se trouvent pas dans le même véhicule que le chef d'essais. Ces consignes sont remises au plus tard, par le chef d'essais, avant le départ de la circulation d'essais concernée.

Le chef d'essais doit s'assurer que le personnel chargé d'assurer les missions de surveillance des paramètres ayant une incidence sur la sécurité des circulations (par exemple, en fonction de la circulation d'essais : la vitesse, la stabilité, les courants perturbateurs, le captage...) est adapté au vu des conditions de la circulation d'essais définies par le demandeur, tant en termes de compétences que de nombre.

Le chef d'essais doit pouvoir communiquer en permanence avec ce personnel et avec l'équipe de conduite. Pour ce faire, il doit être muni d'un équipement lui permettant d'être en permanence en liaison directe avec le dirigeant qualifié du service de conduite présent en cabine de conduite. Pour s'assurer en permanence du bon fonctionnement de cette liaison, tous les messages émis du véhicule où se situe le chef d'essais, doivent être collationnés par le destinataire du message. En l'absence de collationnement, l'arrêt d'urgence doit être déclenché. De plus, toutes les communications entre le chef d'essais et la cabine de conduite sont enregistrées et copiées, sur le poste de travail du chef d'essais, dans le véhicule laboratoire selon les prescriptions du chapitre 7 de ce présent guide.

Article 10 - L'équipe de conduite

L'équipe de conduite applique la réglementation technique et de sécurité de l'exploitation ainsi que la documentation d'exploitation du réseau concerné par la circulation, les consignes spécifiques à la circulation d'essai et les prescriptions d'utilisation du matériel roulant.

Article 11 - Le dirigeant qualifié

Le dirigeant qualifié du service de conduite a pour mission :

- de limiter le nombre de personnes en cabine au strict nécessaire (3 personnes maximum). Dans le cas de circulation d'essais sans survitesse, sur décision du chef d'essais et à l'issue d'une analyse de risques conjointe avec le dirigeant qualifié du service de conduite intégrant notamment l'organisation du placement et les rôles en cabine, une personne supplémentaire dont la présence est strictement dans l'intérêt de la conduite (encadrant, auditeur, etc.) peut ponctuellement être présente en cabine ;
- de veiller à la sécurité des circulations et à l'application des conditions définies dans le sillon alloué et des exigences de sécurité formulées dans l'AUTE délivrée par l'EPSF ;
- d'être l'interlocuteur du chef d'essais. À ce titre, il doit être muni d'un équipement lui permettant de rester en permanence en liaison directe avec le chef d'essais. Pour s'assurer en permanence du bon fonctionnement de cette liaison, tous les messages émis depuis la cabine de conduite doivent être collationnés par le destinataire du message. En l'absence de collationnement, l'arrêt d'urgence doit être déclenché ;
- de recueillir, analyser et faire exécuter au moment opportun les demandes de manipulations particulières, d'assurer les liaisons entre la circulation d'essai et le service chargé de la gestion des circulations.

Article 12 - L'expert

En vue de l'élaboration du dossier de demande, l'expert, diligenté par le demandeur, procède à des analyses pour formuler un avis conclusif, dans son domaine de compétences, sur les mesures de couverture des risques, fondé sur des éléments relatifs à l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité. Cet expert doit répondre aux exigences de l'article 16 de [l'arrêté essai](#).

Article 13 - L'EPSF

L'EPSF s'assure que le dossier de demande est complet et répond aux exigences permettant la réalisation des essais en garantissant un niveau de sécurité acceptable. Aux termes de l'évaluation, il délivre, le cas échéant, une autorisation temporaire d'essais ou de catégories d'essais pour la réalisation des essais dans les conditions définies par l'arrêté essais.

Article 14 – Le GI

Il est attendu par gestionnaire de l'infrastructure, celui visé au point 1 de l'article 2 du [DSI](#).

Chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné, fournit préalablement à l'introduction de la demande d'autorisation mentionnée à [l'article 1](#), un avis sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières ou le cas échéant sur les conditions dérogatoires applicables. Pour ce faire, le GI concerné s'appuie sur le tableau d'analyse des risques fourni par le demandeur dans la DAUTE (voir modèle en [annexe 1](#)).

Le gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations accorde un accès à son réseau au demandeur pour la réalisation de l'essai dans les conditions fixées par l'autorisation délivrée par l'EPSF et dans le délai mentionné à l'article 154 du [DSI](#).

Dans le cas où les parcours d'essais impliquent la compétence de plusieurs GI, un avis par GI doit être requis pour les parcours retenus, notamment si le GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations n'est pas le GI en charge de la maintenance de l'infrastructure. Ces avis doivent tous figurer dans la DAUTE. Il est alors recommandé, le cas échéant, qu'une coordination entre GI concernés soit réalisée. La pertinence d'une coordination entre GI est laissée à l'appréciation du demandeur. En cas de besoin, c'est le demandeur qui définit les modalités et l'organisation à mettre en place entre les GI concernés après les avoir concertés. Dans tous les cas, c'est le demandeur qui a la responsabilité de recueillir l'ensemble des avis du ou des GI concernés et de les incorporer à la DAUTE.

Chapitre III - Conditions préalables à la demande de l'autorisation d'utilisation temporaire d'un véhicule à des fins d'essais

Article 15 - Exigences relatives au demandeur

La documentation visée au premier alinéa de l'article 15 de [l'arrêté essais](#) est celle reprise à l'article 4 du [DSI](#). Les décrets et arrêtés concernés ainsi que la documentation d'exploitation sont à prendre en compte.

Pour respecter les exigences de sécurité, le demandeur procède à l'analyse des risques des circulations d'essais envisagées, selon la matrice de risques reprise en [annexe 1](#) du présent guide, et s'entoure des avis techniques nécessaires des différents experts. Le demandeur est responsable de l'efficacité des moyens mis en œuvre pour couvrir les risques identifiés au travers de la matrice précitée.

Le demandeur détermine ou approuve les paramètres de réalisation de la circulation d'essais (vitesse, catégorie de train, lignes parcourues, etc.), définit les équipements, notamment, eu égard à son analyse de risques (caméras, capteurs, instrumentations associées, etc.) et le personnel de surveillance qualifié nécessaires.

Le demandeur habilite ou fait habiliter le personnel d'essai dans les domaines relatifs à la sécurité, notamment :

- comportement dynamique ;
- courants perturbateurs ;
- freinage ;
- captage du courant électrique ;
- etc.

Il garantit également la cohérence et le respect des tâches à effectuer au sein de l'équipe d'essais.

Article 16 - Exigences relatives aux experts

Tout expert chargé de délivrer un avis sur un essai doit répondre aux exigences suivantes :

- a) avoir obtenu un diplôme au moins équivalent au niveau 5 du cadre européen des certifications (CEC) ou, à défaut, justifier, par tous moyens, auprès de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire d'un niveau de formation équivalent ou, à défaut, d'une expérience professionnelle d'au moins dix années dans le secteur ferroviaire au cours des dix-huit dernières années ;
- b) avoir une bonne connaissance des prescriptions techniques applicables à la conception, construction, exploitation d'un véhicule ferroviaire ou de l'infrastructure et des interfaces entre l'infrastructure et le véhicule ;
- c) avoir une expérience professionnelle d'au moins trois ans au cours des cinq dernières années précédant l'émission de l'avis, dans la pratique des vérifications concernées ;
- d) avoir des connaissances et des compétences professionnelles dans le domaine technique de l'essai dans lequel il intervient maintenues à jour et actualisées au regard des évolutions technologiques ;
- e) avoir l'aptitude requise pour rédiger un avis technique qui constitue la matérialisation des vérifications effectuées.

La démonstration du respect des exigences définies ci-dessus peut être apportée par toute preuve documentaire.

L'expert peut être interne ou externe au demandeur.

A l'issue de son analyse, l'expert rend un avis conclusif. Si l'avis favorable est assorti de réserves, ces réserves devront avoir été levées au plus tard au moment de l'essai.

Article 17 - Exigences relatives à l'équipe de conduite

L'équipe de conduite a la connaissance des gestes métier et la responsabilité des aspects sécurité liés :

- à l'application de la réglementation technique et de sécurité de l'exploitation ainsi que la documentation d'exploitation du réseau concerné ;
- à l'application des consignes spécifiques à la circulation d'essais, y compris les exigences de sécurité formulées dans l'AUTE délivrée par l'EPSF et/ou dans la DAUTE lorsque ces exigences ne sont pas reprises dans l'AUTE ;
- au respect des prescriptions d'utilisation du matériel moteur et remorqué (manipulation des commandes, observation des indications affichées au poste de conduite, etc.) ;
- au respect de la documentation des sections de ligne parcourues lors des circulations d'essais et lors des parcours d'approche. En outre, cette documentation concerne :
 - la modification permanente ou temporaire de la signalisation,
 - la description de l'infrastructure.

De plus, l'équipe doit être en possession d'une « fiche de marche d'essai » comportant les éléments essentiels pour réaliser la circulation d'essais en toute sécurité.

Le demandeur doit s'assurer que l'équipe de conduite a reçu une formation spécifique et adaptée à la conduite de trains d'essais.

L'équipe de conduite reçoit une formation spécifique et adaptée à la conduite d'essais ferroviaires comprenant les thèmes suivants :

- présentation des objectifs, des mesures et de l'organisation de l'essai ;
- travail en équipe et facteurs organisationnels et humains ;
- gestes métiers et conditions spécifiques des essais ;
- gestion d'incident ;
- retour d'expérience.

La formation est dispensée par un exploitant ferroviaire qui délivre une attestation de formation. L'exploitant ferroviaire dispensant la formation peut avoir recours à un tiers.

Article 18 - L'analyse de risques

Les essais et catégories d'essais font l'objet d'une analyse des risques préalable à leur exécution et à la transmission du dossier de demande d'autorisation mentionné à l'article 27 de [l'arrêté essais](#). Cette analyse est réalisée en application du [règlement \(UE\) n° 402/2013](#) et décrit toutes les situations de

risque identifiées, leurs causes, leurs conséquences potentielles et indique les mesures prises pour réduire les risques associés à chaque situation dangereuse identifiée.

L'analyse des risques identifie notamment les causes potentielles des risques de nature techniques, organisationnelles et humaines, internes et externes aux sous-systèmes en essai.

Article 19 – Modalités de fourniture de l'avis du GI

A l'appui de la demande de l'avis préalable mentionné à l'article 14 de [l'arrêté essai](#), lorsqu'il n'est pas le GI, le demandeur fournit au GI les documents mentionnés aux alinéas a), b), c), d), e), f), g), k), m), o) et r) de l'article 21, ceci afin que le GI puisse procéder à son évaluation avant de remettre un avis.

Le GI communique au demandeur son avis dans un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande.

Lorsque cet avis nécessite une coordination du GI en charge de la gestion opérationnelle des circulations avec un autre ou des autres GI, ce délai est porté à trente jours.

Chapitre IV - Autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais délivrée par l'EPSF

Article 20 - Objectifs de l'autorisation d'essais et de la demande

L'autorisation temporaire de circulation du véhicule à des fins d'essais est délivrée par l'EPSF au vu de la démonstration par le demandeur du respect des exigences de sécurité relatives au sous-système (ex : STI), au véhicule et à l'exploitation ferroviaire.

Cette démonstration est apportée par le dossier de demande d'autorisation temporaire.

Article 21 - Dossier de demande d'autorisation d'essais

Le demandeur constitue le dossier de demande d'autorisation temporaire pour les essais concernés dans lequel il présente notamment les conditions de réalisation des circulations d'essais, l'organisation mise en place, les mesures de couverture des risques identifiés, l'état sanitaire du train d'essais, l'avis du ou des GI concerné(s) lorsque les lignes empruntées font parties du réseau du SF. Ceci a pour but de garantir la sécurité des circulations d'essais.

Lorsque l'acheminement d'un train d'essais depuis et vers la zone destinée aux essais concernés contribue en lui-même aux essais, alors le demandeur peut inclure cet acheminement dans la DAUTE qu'il propose à l'EPSF. Après l'évaluation de l'AUTE, l'EPSF pourra délivrer l'autorisation temporaire pour les essais requis en intégrant dans son périmètre les parcours qui ont été envisagés pour acheminer le train sur la zone d'essais. Tout autre type d'acheminement ne pourra être pris en compte par l'EPSF dans le cadre de la demande (ex. : acheminement d'un train vers un centre d'essais ferroviaire).

Le [DSI](#) précise en son article 154 que le délai d'évaluation pour une DAUTE est de trois mois et deux semaines à compter de sa réception. L'absence de réponse de l'EPSF, dans ce délai, vaut décision de rejet. Afin de répondre aux besoins des différents projets, notamment vis-à-vis des plannings, l'EPSF fera en sorte de traiter chaque DAUTE dans les meilleurs délais. Ceci dépendra néanmoins de la qualité et de la complétude de la DAUTE déposée. Dans tous les cas, le délai de traitement par l'EPSF d'une DAUTE répondant aux exigences de l'arrêté essais sera au moins de deux semaines.

La DAUTE doit être adressée à la direction des autorisations de l'EPSF soit par saisine électronique à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels>, soit par courrier suivi ou soit remis en main propre avec accusé de réception. Dès la réception du dossier par voie électronique, un accusé de réception (AR) sera émis automatiquement. La prise en compte des délais démarrera après l'émission de l'AR.

Le dossier de demande doit contenir a minima les éléments suivants et doit être complété de tout autre élément qui pourrait être jugé pertinent concernant l'essai :

	Item	Objet
	Raison sociale du demandeur et, le cas échéant, raison sociale de l'entité qui l'a mandaté	Il est attendu l'adresse, voire une courte présentation du demandeur, ainsi que le nom de l'interlocuteur en interface avec l'EPSF afin de faciliter la correspondance pour le suivi du dossier.
	Description synthétique du sous-système à tester	<p>Véhicule :</p> <p>Une présentation des caractéristiques principales du véhicule à tester (type d'engin, électrification, nombre de voitures, V max, EQS, versions logicielles, etc.), ainsi que l'état sanitaire dans lequel le véhicule se trouve au moment du début de la campagne d'essais.</p> <p>Infrastructure :</p> <p>Une présentation des caractéristiques principales de l'infrastructure à tester (type de ligne, vitesse, type de signalisation, appareils de voie, présence de PN, présence d'ouvrage d'art, etc.).</p>
	Nature et finalité de l'essai, itinéraires prévus sur le réseau visé à l'article 1 du DSI , spécificités de l'essai	Il est attendu la nature et la finalité de l'essai à réaliser (ex : comportement dynamique), les éventuels itinéraires empruntés dans le cas où l'acheminement est inclus à la DAUTE et les différents parcours destinés aux essais. Ce point doit également préciser si des spécificités concernant l'essai à réaliser sont nécessaires (ex. : présence d'un poste de soulèvement caténaire pour les essais de captage)
	Ensemble des écarts par rapport à la réglementation technique et d'exploitation	Il s'agit d'identifier les écarts au regard de la documentation visée à l'article 4 du DSI . Comme la sécurité des circulations d'essais repose sur le résultat de l'analyse des risques, il n'est pas attendu pour ce point une liste d'écarts techniques du train vis-à-vis des référentiels techniques tels que le document des règles nationales et les spécifications d'admission du matériel.
	Conditions de réalisation de l'essai d'un point de vue technique, de d'exploitation et organisationnel	<p>Aspect technique :</p> <p>En fonction de l'état sanitaire du train et/ou de la nature de l'essai, il est nécessaire de bien identifier les besoins techniques, ceci afin de mettre en œuvre des conditions/mesures particulières, surveillances ou autres, afin de permettre la circulation en toute sécurité (ex. : essieu instrumenté pour les essais de comportement dynamique).</p> <p>Aspect exploitation :</p> <p>La DAUTE doit indiquer si le véhicule à tester possède une autorisation sur le SF, s'il déroge à cette autorisation au niveau des règles d'exploitation et comment seront gérés les écarts. Si le véhicule ne possède pas d'autorisation, la DAUTE devra présenter toute mesure particulière mise en œuvre afin de démontrer comment les règles d'exploitations seront respectées ou comment seront gérés les écarts.</p> <p>Aspect organisationnel :</p> <p>Il est attendu l'organisation et un organigramme fonctionnel mis en œuvre par le demandeur afin d'assurer en sécurité les circulations d'essais. Le cas échéant, une note d'organisation pourra être demandée par l'EPSF dans le cas où l'essai nécessiterait une organisation particulière telle que la présence et ou l'intervention de multiples acteurs ou de la sous-traitance.</p>
	Conditions de gestion des situations d'urgence	<p>Il est attendu la méthode suivant laquelle le demandeur envisage de gérer les situations d'urgence et les moyens mis en œuvre pour permettre de rétablir en sécurité aussi rapidement que possible la circulation des trains en ligne sur le SF et celle du train d'essai.</p> <p>Des procédures doivent être mises en place par le demandeur incluant les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des équipes d'essais, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement ; - interdire ou restreindre la circulation du train d'essais sur une partie de voie ; - prendre les mesures pour détourner le train d'essais (itinéraire de secours, voie de garage, etc.) ; - s'assurer que le train d'essais possède tous les moyens et agrès de sécurité et de secours.
	Désignation de l'organisme d'essai	Il s'agit de présenter l'organisme d'essai qui a la charge de la mise en œuvre et de la réalisation de l'essai concerné ainsi que son domaine d'accréditation s'il existe.
	Calendrier prévisionnel des circulations en essai	Il est attendu un calendrier général du projet faisant notamment apparaître les dates des principales phases de début et de fin des essais, voire des éventuelles étapes intermédiaires.

	Item	Objet
	Dossier de maintenance du sous-système testé	<p>Pour des besoins du projet, une campagne d'essais peut s'avérer longue. Il peut donc arriver que cette campagne coïncide avec un pas de maintenance du sous-système testé, ou alors que la nature de l'essai requiert une maintenance et un suivi particuliers (ex. : vérification des organes de freins lors des essais de performance de freinage).</p> <p>À ce titre, il est attendu dans la DAUTE, soit le plan de maintenance existant du sous-système concerné, soit un plan de maintenance adapté, tenant compte de la spécificité ou de l'influence des essais à réaliser.</p>
	Éléments d'analyse des risques et leurs moyens de couverture associés	<p>L'OE doit mettre en place un processus de maîtrise des risques concernant les circulations d'essai en ligne. Celui-ci peut s'appuyer sur les méthodes de sécurité communes décrites dans le règlement (UE) n° 402/2013. Pour ce faire, des procédures doivent être mises en œuvre et comporter a minima les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - identifier tous les dangers prévisibles ; - analyser et évaluer les risques identifiés et en définir le niveau d'acceptabilité ; - mettre en œuvre des mesures de couverture visant à réduire les risques identifiés ; - démontrer l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques ; - démontrer comment les mesures de couvertures des risques sont communiquées aux équipes d'essais (ex. : organisation et transmission de l'information, animation de la prévention). <p>Le demandeur doit, dans sa DAUTE, apporter l'assurance que les risques ont tous été identifiés et qu'ils sont tous couverts afin de les amener à un niveau acceptable pour garantir la sécurité des circulations d'essais.</p> <p>En élément de démonstration de maîtrise des risques à transmettre dans la DAUTE, le demandeur doit fournir le tableau d'analyse des risques dûment complété figurant en annexe 1 de ce présent guide. Ce tableau peut être enrichi par le demandeur si nécessaire et dans le cas où de nouveaux risques venaient à apparaître lors de la mise en œuvre d'un essai non habituel ou innovant.</p>
	Avis des experts dans leur domaine de compétence respectif	<p>Au regard du tableau d'analyse de risques que le demandeur doit fournir avec sa DAUTE, un avis d'expert, répondant aux exigences de l'article 16 de l'arrêté essais, item par item, est demandé afin de confirmer que les dispositions prises par le demandeur permettent d'assurer en sécurité les circulations du train d'essais.</p> <p>Cet avis doit être clair et conclusif et ne doit pas laisser place à une quelconque interprétation.</p>
	Avis du ou des GI concernés	<p>Il est attendu un avis du ou des GI concernés sur l'adéquation des conditions/prescriptions/mesures de couverture prévues par le demandeur régissant l'utilisation du véhicule en essai sur le réseau. Par défaut, le demandeur doit s'engager à appliquer l'ensemble de la documentation d'exploitation et présenter les éventuels écarts. L'avis du GI ne portera que sur cette analyse.</p> <p>L'avis du ou des GI doit porter principalement sur les écarts avec la réglementation d'exploitation et les mesures mises en œuvre par le demandeur afin de garantir la sécurité des circulations du train d'essais.</p> <p>L'avis du ou des GI concernés (un avis par GI) par les circulations d'essais doit a minima comprendre les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nom du ou des GI : Identification du ou des GI concerné(s) par les circulations d'essais rendant l'avis ; - Nom du rédacteur de l'avis : Identification de la personne compétente ayant en charge l'instruction du dossier et rédigeant l'avis ; - Projet concerné : Dénomination du projet concerné par la DAUTE, ainsi que le n° du train d'essais pour lequel l'avis est rendu ; - Référence de la DAUTE : L'avis doit mentionner la référence et l'indice de révision de la DAUTE concerné par l'étude ; - Référence de l'avis : Afin d'assurer une bonne traçabilité, une référence de l'avis est recommandée ; - Objet de l'essai : Préciser la nature de l'essai (ex : comportement dynamique) ; - Parcours d'essai vérifiés : A partir de la liste des parcours indiqués par le demandeur dans sa DAUTE, il est attendu la liste des parcours qui ont été analysés par la personne compétente du GI concerné, notamment dans le cas où les parcours sont déclarés dans la DAUTE ne concerne que partiellement certains GI ; - Documents ou items examinés : Il est attendu une liste des documents qui ont été analysés par la personne compétente du GI concerné ; - Remarques ou dispositions particulières à prendre en compte pour la réalisation de l'essai, les écarts et les mesures prises pour couvrir ces écarts : L'étude de la personne compétente du GI concerné peut donner lieu à la mise en application de dispositions, surveillance ou autre, supplémentaires à mettre en œuvre par le demandeur pour assurer la sécurité des circulations du train d'essais ; - Remarques et avis sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières : Il est attendu un avis sur le respect ou non de la documentation et les règles d'exploitation appliquées au SF. En cas d'écart identifié, le GI concerné peut prescrire la mise en application de dispositions spécifiques afin de garantir la sécurité des circulations du train d'essais ;

	Item	Objet
 suite	Avis du ou des GI concernés	<ul style="list-style-type: none"> - Avis et conclusion de la personne compétente : La conclusion de cet avis doit être la plus claire possible et conclusive. En outre, cet avis ne doit pas laisser place à une quelconque interprétation de la part du demandeur et de l'EPSF ; - Date et validité : Préciser la date et la validité (si jugée nécessaire) de l'avis concerné. <p>NOTA : S'il est jugé nécessaire, un apport à cette liste de requis peut être effectué par le ou les GI concerné(s), de toute information complémentaire liée au bon déroulement en sécurité des circulations du train d'essais.</p> <p>Le GI concerné par les circulations d'essais pourra utiliser le formulaire repris en annexe 3 de ce présent guide.</p>
	Date souhaitée d'obtention de l'autorisation temporaire et durée de l'autorisation	Date à laquelle le demandeur souhaite disposer de l'AUTE ainsi que de sa durée de validité.
	État nominal de fonctionnement du véhicule	Pour cette exigence il est attendu une description de l'état sanitaire du MR avant le début des essais par rapport à son état nominal de fonctionnement.
	Désignation de l'exploitant ferroviaire en charge de la ou des circulation(s) en essais	Il s'agit ici de présenter l'EF ou le GI qui sera amené à effectuer les circulations d'essais (coordonnées + n° de CSU, ou agrément de sécurité)
	Lorsque pour réaliser l'essai, un acheminement dans des conditions dérogoires à la réglementation technique ou d'exploitation est nécessaire	Dans ce cas, le demandeur présente les parcours prévus, identifie les écarts vis-à-vis de la réglementation et ou de l'autorisation reçue pour le train en essai et précise les conditions de réalisation en sécurité de cet acheminement dérogoire.
	Désignation d'un chef d'essais	<p>À ce stade, il n'est pas attendu une désignation nominative d'un chef d'essais. La vocation de cet item est de s'assurer au travers de la DAUTE l'existence d'un chef d'essais et de la garantie de sa présence à bord durant toute la campagne d'essais. Toutefois, Il est possible pour des essais particuliers, innovants (ex : train autonome), que le chef d'essais ne soit pas à bord du train. Dans ce cas, les modalités liées à la mission du chef d'essais devront être présentées dans la DAUTE.</p> <p>À ce titre, comme demandé au point 5 ci-dessus un organigramme illustrant l'organisation, avec les liens fonctionnels et hiérarchiques devra être mis en place par l'OE.</p>
	Les attestations d'accréditation pertinentes selon l'essai envisagé	<p>Dans le cas où l'OE dispose d'une accréditation pour un essai donné, alors une attestation d'accréditation peut être transmise avec la DAUTE.</p> <p>Tout élément permettant de justifier l'expérience de l'organisme d'essai :</p> <p>Dans le cas où l'OE ne dispose pas d'accréditation ou d'équivalence pour un essai qu'il doit réaliser, alors des éléments basés sur un REX peuvent être apportés à la DAUTE. Ces éléments peuvent être de différentes natures (nombre d'essais déjà effectués dans le passé, identiques à celui à réaliser, capacité à mettre en application des mesures de couverture de risques, mise en place d'organisations d'essais, etc.)</p>
	L'engagement à limiter le nombre de personnes présentes en cabine en fonction de la criticité de l'essai concerné	<p>Ce point est issu d'une recommandation du rapport LACOSTE-WYBO du 7 juillet 2016. Le demandeur doit démontrer dans sa DAUTE qu'il met tout en œuvre afin de limiter le nombre de personnes présentes en cabine de conduite.</p> <p>Le personnel en cabine de conduite est placé sous la responsabilité du chef d'essais pendant la durée de la circulation d'essais.</p> <p>En cas de besoin, le chef d'essais doit être en possession du plan de prévention et des fiches de sécurité des produits embarqués.</p>
	Les attestations des membres de l'équipe de conduite mentionnées à l'article 17	<p>Ces attestations ont pour but de démontrer que l'équipe de conduite répond bien aux exigences de l'article 17 de l'arrêté essai.</p> <p>Ces attestations devront, le cas échéant, être tenues à la disposition de l'EPSF dans le cadre d'un contrôle opérationnel.</p>

Article 22 - Délivrance de l'autorisation par l'EPSF

L'EPSF peut demander des informations ou des pièces complémentaires au cours de son évaluation qu'il jugerait utile en cas de doute quant aux mesures prises pour la couverture des risques devant assurer la sécurité des circulations d'essais. Les délais pour transmettre les pièces complémentaires sont alors à convenir entre le demandeur et l'EPSF afin d'établir un délai raisonnable. En cas de besoin, l'EPSF peut suspendre l'évaluation en attendant les éléments demandés.

L'AUTE délivrée par l'EPSF reprend les dispositions/prescriptions/conditions et toutes autres mesures permettant de garantir la sécurité des circulations d'essais. Cette AUTE doit être portée à la connaissance du chef d'essais et de l'équipe de conduite.

L'autorisation temporaire délivrée par l'EPSF vaut acceptation des conditions de réalisation de l'essai définies par le demandeur dans son dossier, y compris celles des éventuels acheminements. En cas de modifications significatives des conditions de l'essai post délivrance de l'AUTE, le demandeur devra alors déposer, le cas échéant, une nouvelle demande d'essais. Certaines modifications des dispositions, comme notamment la levée de surveillance, dûment justifiées par un avis d'expert, ne nécessitent pas le dépôt d'une nouvelle demande. Dans ce cas, ces éléments sont communiqués à l'EPSF et au GI concerné dans les meilleurs délais.

Article 23 - Réalisation des circulations

La circulation en essai est réalisée par un exploitant ferroviaire dans les conditions prévues par l'autorisation temporaire d'essais ou par l'autorisation de catégories d'essais.

Le demandeur, en sa qualité de titulaire de l'autorisation temporaire d'essais, garantit que toutes les prescriptions et modalités sont respectées.

Lorsque l'avis favorable de l'expert mentionné à [l'article 16](#) est assorti de réserves, le demandeur devra s'assurer que ces réserves sont levées au plus tard avant la réalisation de l'essai. À ce titre, le demandeur devra apporter, à l'EPSF et au GI concerné, les éléments précisant comment les réserves émises par l'expert ont été levées. Le cas échéant, si un doute subsiste, un nouvel avis d'expert pourra être demandé par l'EPSF ou le GI concerné. En pratique, le demandeur doit s'assurer que la maturité du dossier soit suffisamment aboutie afin d'éviter, autant que possible, des réserves dans l'avis d'expert.

Tout écart constaté peut entraîner la notification de la suspension, du retrait ou de la restriction par l'EPSF de l'autorisation temporaire d'essais. Si l'écart est constaté par le demandeur ou le gestionnaire de l'infrastructure, celui-ci transmet l'information à l'EPSF dans les meilleurs délais.

Chapitre V - Autorisation de catégorie d'essais

Article 24 - Principes de l'autorisation de catégorie d'essais

Une autorisation de catégorie d'essais (AUCE) est une autorisation délivrée par l'EPSF à un OE pour réaliser des essais de même nature, dans des conditions techniques et organisationnelles identiques, sur la base d'un manuel de catégorie d'essais préalablement approuvé par l'EPSF.

L'objectif d'une AUCE est, pour l'OE, de simplifier le processus relatif au régime de réalisation des essais sur le réseau du SF afin d'éviter la soumission systématique d'un dossier de démonstration de la sécurité pour des essais de même nature et réalisés dans des conditions identiques (ex : date et lieux différents) à différents intervalles de temps. Ce type d'autorisation est limité aux essais dont le niveau de risque est considéré faible.

Dans le cas de l'exécution d'un essai à réaliser sur le réseau du SF avec une AUCE délivrée par l'EPSF, sur une zone d'essais différente de celle de l'AUCE initiale, alors le demandeur doit, avant le début des essais, recueillir l'avis du GI concerné pour cette nouvelle zone d'essais. Ce présent cas ne nécessite pas une nouvelle demande d'AUCE.

Pour obtenir cette autorisation, le demandeur présente un dossier démontrant son aptitude à réaliser les différents essais objet de sa demande conformément aux exigences réglementaires de sécurité. La circulation du train d'essai est obligatoirement réalisée par un exploitant ferroviaire. Cette autorisation peut être délivrée pour une durée maximale de trois ans sous réserve que le manuel de catégorie d'essais soit toujours dans sa période de validité.

Article 25 - Manuel de catégorie d'essais

Ce document a pour but de décrire la manière dont l'OE organise les circulations d'essais et les circulations sous AUCE, pour des trains de sa responsabilité sur le réseau du SF afin de garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Le manuel d'essai est assimilable à un manuel du système de gestion de la sécurité d'un exploitant ferroviaire mais limité au périmètre de l'activité de réalisation d'essais sur le réseau du SF.

Le manuel d'essais doit être transmis pour approbation à l'EPSF, soit par saisine électronique à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels>, soit par courrier suivi ou soit remis en main propre avec accusé de réception. À réception de celui-ci, l'EPSF émettra un accusé de réception automatique si le manuel est transmis par voie électronique et dans les 7 jours suivant la date de réception si le manuel est transmis par un autre moyen. L'EPSF rendra sa décision au plus tard dans les deux mois suivant la date de réception du dossier complet. À défaut, le silence gardé par l'EPSF vaudra décision de refus. Avant de rendre sa décision, l'EPSF pourra recueillir l'avis des GI susceptibles d'être concernés par ce manuel.

La durée de validité du manuel de catégorie d'essais est de 3 ans au maximum. Celle-ci, en fonction de la robustesse de l'organisation de l'OE, sera définie au cas par cas. Chaque changement significatif du manuel de catégorie d'essais rend caduque l'approbation donnée par l'EPSF ainsi que les AUCE inhérentes à la version précitée du manuel.

Pour des besoins propres à l'OE, la mise à jour du manuel de catégorie d'essais est autorisée. Celle-ci est subordonnée à une nouvelle approbation de l'EPSF lorsque les modifications apportées au document sont significatives au sens du [règlement \(UE\) n° 402/2013](#). Lors de correctif mineur, un courrier informatif de l'OE sera transmis à l'EPSF dans les meilleurs délais.

Dans le cas d'une éventuelle remise en cause du manuel en cours de validité par l'EPSF (ex. : à la suite d'un contrôle, d'un audit, d'un événement sécurité, etc.), alors l'OE, dans un délai à définir, devra revoir son manuel en conséquence en vue d'obtenir une nouvelle approbation de l'EPSF. En cas d'écart constaté ou de non prise en compte d'une remarque justifiée, l'EPSF pourra être amené à suspendre, voire annuler :

- l'approbation du manuel de catégorie d'essais ;
- les AUCE déjà délivrées.

Article 26 - Contenu du manuel de catégorie d'essais

Le manuel de catégorie d'essais doit comporter a minima les éléments suivants.

	Item	Objet
	Présentation générale de l'organisme d'essai	Présentation générale de l'organisme d'essai, sa raison sociale, son adresse, ses domaines d'activités, la politique de sécurité mise en place pour la réalisation des essais, etc.
	Rôles et responsabilités des équipes d'essais	Définition de chaque rôle et responsabilité de toute personne opérationnelle intervenant dans le processus pour la réalisation des essais (ex. : chargé d'affaire, chef d'essais, équipe de conduite etc.).
	Organisation/organigramme de l'organisme d'essai	<p>L'organisation doit permettre le respect des règles et procédures de sécurité et de sa gestion lors de la mise en œuvre des essais sur le SF. La structure et l'organisation générale de l'OE avec les différents services concernés par les essais doivent être exposés en détail.</p> <p>Un organigramme illustrant cette organisation, avec les liens fonctionnels et hiérarchiques, pourra permettre de mieux appréhender l'organisation mise en place par l'OE.</p>
	Définitions des responsabilités et des missions relatives à la réalisation des essais	<p>Des procédures doivent être mises en place et doivent décrire de façon précise, les différentes missions relatives à la réalisation de catégorie d'essais, les responsabilités correspondantes ainsi que les éventuelles modalités de délégation de pouvoirs.</p> <p>En outre, une procédure doit décrire comment l'organisation veille à ce que les membres du personnel en responsabilités aient les compétences et les ressources nécessaires pour accomplir les tâches qui leur sont confiées.</p>
	Processus et traitement d'un essai lié à une autorisation de catégorie d'essais	<p>Le processus aboutissant à la réalisation de circulations d'essais au travers d'une AUCE est défini et synthétisé ci-dessous. Il est subordonné à l'approbation préalable par l'EPSF d'un manuel d'essais de l'OE :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'OE adresse le dossier de DAUCE à la direction des autorisations de l'EPSF. En pratique, il sera souhaitable de respecter un délai d'au moins trente jours avant la date souhaitée pour obtenir l'AUCE. L'EPSF analyse, en sa qualité d'autorité, les aspects relatifs aux interfaces avec le SF, son exploitation et sa maintenance. L'OE recueille l'avis du GI concerné qu'il joint à la demande. 2. L'OE modifie le dossier, en cas de besoin, pour intégrer les compléments demandés par l'EPSF et le lui adresse à nouveau. Dans le cadre de son évaluation, l'EPSF s'efforcera de répondre dans un délai de 15 jours. Ce délai dépendra néanmoins de la qualité et de la complétude de la DAUCE déposée. 3. L'EPSF délivre, ou non, l'autorisation pour la catégorie d'essais, en précisant éventuellement divers éléments de cadrage. 4. En conformité avec l'autorisation délivrée et les éventuels éléments de cadrage, l'OE définit avec les établissements locaux du service chargé de la gestion des circulations et du GI chargé de l'entretien, les dispositions d'organisation permettant d'assurer chaque circulation d'essais en sécurité. <p>NOTA : L'OE peut en cas de besoin ajouter des étapes intermédiaires au processus ci-dessus. Dans ce cas, il doit le mentionner dans sa DAUCE.</p>
	Processus de gestion de la sous-traitance éventuelle	L'OE peut dans certains cas, faire appel à des prestataires en sous-traitance pour un certain nombre de missions. Si tel est le cas, alors le manuel de catégorie d'essais devra décrire précisément le processus mis en place, incluant les modalités de contrôle des entités concernées.
	Processus de gestion des ressources internes et des compétences	<p>Dans le cadre de la gestion de ses ressources internes, l'OE doit présenter un processus visant à s'assurer que le personnel affecté pour une catégorie d'essais correspond bien à la mission à remplir en termes de compétences.</p> <p>Un processus de gestion des compétences doit être mis en œuvre par l'OE qui doit décrire comment le personnel est recruté, formé, habilité, recyclé. La détermination des niveaux d'expertise en fonction de critères déterminés devra être décrite.</p> <p>L'OE devra fournir également les fiches de poste pour chaque type de fonction.</p>

	Item	Objet
	Processus de maîtrise des risques	<p>L'OE doit mettre en place un processus de maîtrise des risques concernant les circulations d'essai en ligne.</p> <p>Celui-ci peut s'appuyer sur la MSC décrite dans le règlement (UE) n° 402/2013. Pour ce faire, des procédures doivent être mises en œuvre et comporter a minima les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - identifier tous les dangers prévisibles, et les catégories de risques (annexe1) ; - analyser et évaluer les risques identifiés et en définir le niveau d'acceptabilité ; - mettre en œuvre des mesures de couverture visant à réduire les risques détectés ; - démontrer l'efficacité des dispositions prises pour la maîtrise des risques ; - démontrer comment les mesures de couvertures des risques sont communiquées aux équipes d'essais, (ex. : organisation et transmission de l'information, animation de la prévention). <p>NOTA : Tout changement doit également faire l'objet d'une analyse afin d'en évaluer les impacts sur la sécurité.</p>
	Processus de gestion des situations d'urgence	<p>Il est attendu la méthode suivant laquelle le demandeur envisage de gérer les situations d'urgence et les moyens mis en œuvre pour permettre de rétablir en sécurité aussi rapidement que possible la circulation des trains en ligne sur le SF et celle du train d'essai. Des procédures doivent être mises en place par le demandeur incluant les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prendre les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des équipes d'essais, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement ; - interdire ou restreindre la circulation du train d'essais sur une partie de voie ; - prendre les mesures pour détourner le train d'essais (itinéraire de secours, voie de garage etc.) ; - s'assurer que le train d'essais possède tous les moyens et agrès de sécurité et de secours.
	Domaines d'accréditations obtenues	<p>Pour l'entité en charge de la réalisation des essais, il convient que cette entité soit accréditée par le COFRAC dont la portée d'accréditation reprend explicitement l'essai considéré.</p> <p>À défaut d'organisme accrédité selon la norme EN 17025, pour l'essai considéré, le demandeur peut faire appel à un organisme accrédité selon la norme ISO 9001 ou à un autre organisme dont les critères de reconnaissance sont définis dans le manuel d'essais.</p>
	Processus de contrôle interne, incluant le retour d'expérience	<p>L'OE doit au travers de son manuel de catégorie d'essais présenter un processus décrivant comment les contrôles en interne sont effectués et comment est réalisé le REX.</p> <p>Le but du contrôle est de s'assurer que le processus mis en place vérifiant la conformité et l'efficacité de l'organisation et la mise en œuvre des procédures liées aux circulations d'essais ainsi que leur gestion sont bien appliqués.</p> <p>Le REX doit contribuer à l'identification des points de faiblesse susceptibles d'affecter la sécurité et sa gestion concernant les circulations d'essais.</p> <p>Les résultats attendus du REX sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - diminuer (voire éviter), en nombre et/ou en gravité, les dysfonctionnements du système pouvant impacter la sécurité vis-à-vis des essais ; - contribuer à la prise des mesures les plus efficaces pour maîtriser les risques au niveau le plus approprié du cycle de vie de la mise en œuvre de l'essai.
	Gestion documentaire	<p>La gestion documentaire doit être organisée et précisée dans le manuel d'essais de façon à garantir que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les personnels ont à leur disposition les documents à jour en fonction de leurs besoins et de leurs missions ; - toutes les informations et les modifications pertinentes en matière de sécurité sont correctes, complètes, mises à jour, archivées, et dûment documentées ; - les documents sont cohérents, logiques et compréhensibles.
	Gestion du véhicule en essai	<p>L'OE doit préciser au travers de son manuel et/ou de ses procédures, comment est analysé l'état sanitaire du train d'essais avant départ et quel est le procédé qui est mis en place pour déclencher une maintenance ou non du matériel roulant.</p> <p>Lorsque la campagne d'essais coïncide avec un pas de maintenance du train d'essai, il doit être spécifié dans les grands principes comment cela est géré et qui en porte la responsabilité.</p> <p>Lorsque le matériel roulant en essai est un matériel existant et modifié, il sera alors du ressort de l'OE de vérifier comment les modifications impactent la maintenance.</p>

	Item	Objet
	Processus de remontée d'événements	L'OE doit proposer un processus de remontée d'événements en fonction de leur gravité. Ce dernier doit décrire : <ul style="list-style-type: none"> - la manière dont les événements sont remontés, tracés et archivés ; - le cas échéant, comment sont alertés les GI concernés et l'EPSF.
	Processus de la reconnaissance des experts internes et externes à l'organisme d'essai	L'OE doit décrire dans son manuel le système mis en place pour la reconnaissance des experts internes et externes. Ce processus doit être conforme aux exigences de l'article 16 de l'arrêté essais.
	Caractérisation d'un essai réalisé dans le cadre d'une catégorie d'essais	Un essai réalisé sous AUCE est un essai qui doit présenter un niveau d'exposition au risque faible au regard de la sécurité des circulations. Il y a donc lieu d'effectuer une caractérisation d'une catégorie d'essais par le biais d'une analyse de risque commune à tous les essais de ce type. Il doit, entre autres, ne pas présenter d'aspect novateur et doit être considéré comme un essai dont la mise en œuvre présente les mêmes mécanismes techniques et organisationnels, pour lesquels l'OE dispose d'une parfaite maîtrise compte-tenu de son expérience et de la robustesse de son organisation. Un essai générique ne doit en aucun cas nécessiter la mise en place de mesures de couverture de risques inhabituelles.
	Processus de demande de l'avis du ou des gestionnaires de l'infrastructure concernés sur les conditions de réalisation des essais sur le réseau	Un essai réalisé sous AUCE est un essai habituel qui peut être reproduit dans des conditions identiques mais potentiellement sur des sites différents. C'est pourquoi vu les particularités des lignes du SF un avis du GI concerné est demandé pour des AUCE dont les essais se déroulent sur un site d'essais différent de celui de l'AUCE initiale

Article 27 - Autorisation de catégorie d'essais

1. La demande d'autorisation de catégorie d'essais

La demande d'autorisation de catégorie d'essais décrit, pour la catégorie d'essais concernée, le déroulement d'un essai, la démonstration de la parfaite maîtrise de l'essai et de sa répétabilité, la mise en œuvre d'une organisation spécifique des surveillances et des couvertures de risques.

La demande d'une autorisation de catégorie d'essais ne peut couvrir qu'une seule et unique typologie d'essais (ex : essai d'aptitude au shuntage).

La délivrance par l'EPSF de l'autorisation de catégorie d'essais vaut validation, pour la catégorie de l'essai concerné. Dans sa DAUCE, le demandeur devra vérifier que les conditions de réalisation et la mise en œuvre des essais sont conformes aux prescriptions du manuel de catégories d'essais approuvé par l'EPSF.

La demande d'autorisation de catégorie d'essais doit être adressée à l'EPSF soit par saisine électronique à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels>, soit par courrier suivi ou soit remis en main propre avec accusé de réception. Un AR sera généré automatiquement en cas de saisine électronique.

Cette demande devra se fonder sur le manuel de catégories d'essais et comporter a minima les éléments suivants :

1. nom et adresse de l'organisme d'essais ;
2. nature et objet de la catégorie d'essais ;
3. déroulement d'un essai ;
4. référence et validité du manuel de catégorie d'essais ;
5. descriptif de l'essai comportant la mise en œuvre des surveillances et des couvertures de risques ;
6. organisation mise en place ;
7. désignation d'un chef d'essais ;
8. démonstration du caractère répétable ;
9. consignes locales concernées ;
10. durée de validité demandée ;
11. avis du ou des gestionnaires de l'infrastructure concernés sur les conditions de réalisation sur le réseau selon l'article 14 ;
12. avis du ou des gestionnaires de l'infrastructure concernés sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières ou le cas échéant sur les conditions dérogatoires applicables ;
13. avis d'expert mentionnée à l'article 21

Le demandeur a la liberté d'ajouter tous les éléments qui lui apparaissent pertinents.

2. L'autorisation de catégorie d'essais

L'autorisation de la catégorie d'essais (AUCE) concernée est délivrée pour une durée maximale de trois ans.

Elle comprend au minimum les points suivants :

1. nom et adresse de l'organisme d'essais ;
2. référence et validité du manuel d'essais ;
3. nature de l'essais relatif à la catégorie d'essais ;
4. reprise de la mesure habituelle de couvertures du risque ;
5. validité temporelle ;
6. domaine géographique concerné avec l'avis du GI associé ;
7. conditions de portabilité ;
8. validité ;
9. etc.

En cas de modification des conditions ayant permis la délivrance de l'autorisation de catégorie d'essais, le demandeur applique le [règlement \(UE\) n° 402/2013](#) afin de déterminer si une nouvelle autorisation est nécessaire. Si la modification est mineure, il en informe l'EPSF dans les meilleurs délais.

L'EPSF délivre une autorisation de catégorie d'essais au plus tard un mois après la réception de la demande et notifie sa décision au demandeur, soit par voie électronique, soit par courrier suivi ou soit par courrier remis en main propre avec accusé de réception. Le silence gardé par l'EPSF pendant plus d'un mois suivant la réception de la demande vaut décision d'acceptation.

En cours d'évaluation, l'EPSF peut demander des informations ou des pièces complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable pour les transmettre y compris tout élément justifiant que le demandeur et l'exploitant ferroviaire en charge de la circulation en essais présentent les garanties suffisantes. Dans ce cas, l'EPSF peut suspendre le délai d'évaluation jusqu'à la transmission des éléments demandés.

Dans le cas d'un essai en cours de réalisation sur le réseau du SF sous AUCE qui ne pourrait pas être terminé avant la date butée de validité de l'AUCE, alors une nouvelle DAUCE devra être transmise par le demandeur à l'EPSF. À ce stade, il n'est pas prévu qu'une AUCE puisse être prolongée au-delà de sa date de validité.

3. Conditions de la délivrance d'une autorisation de catégorie d'essais

La délivrance d'une AUCE est soumise au respect par l'OE des conditions suivantes :

1. posséder un manuel d'essais validé par l'EPSF ;
2. effectuer la demande (DAUCE) ;
3. effectuer une analyse de risque telle que demandée dans le document en [annexe 1](#) et permettant de démontrer la parfaite maîtrise de l'essai et sa répétabilité.

Article 28 - Réalisation des circulations

La circulation en essai est réalisée par un exploitant ferroviaire dans les conditions prévues par l'autorisation de catégorie d'essais et en conformité avec son CSU/AS.

Le demandeur, en sa qualité de titulaire de l'autorisation de catégorie d'essais, devra garantir que toutes les prescriptions et modalités du manuel de catégorie d'essais et de l'autorisation de catégorie d'essais sont respectées.

Tout écart constaté pourra entraîner la notification de la suspension, du retrait ou de la restriction par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de l'approbation du manuel de catégorie d'essais ou de l'autorisation de catégorie d'essais.

Article 29 - Déclaration des circulations en essai réalisées

L'EPSF doit être informé au début du mois suivant les circulations d'essais effectuées sous AUCE par le titulaire de l'autorisation de catégorie d'essais. Si aucun essai n'a été réalisé sous une AUCE, dans ce cas, l'EPSF n'a pas à en être informé.

L'information à transmettre doit se faire sous la forme d'une déclaration. Elle doit être adressée par pli suivi ou par courrier recommandé avec accusé de réception à l'EPSF.

Le formulaire à remplir de la déclaration précitée par le titulaire d'une autorisation de catégorie d'essais figure en [annexe 2](#) de ce présent guide.

Chapitre VI - Cas particulier des essais sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire

Article 30 - Objectif de l'autorisation de l'essai

Ce cas particulier d'autorisation vise uniquement les circulations d'essais sur des lignes à grande vitesse destinées à intégrer le réseau du SF.

Ces circulations d'essais, notamment celles réalisées en survitesse, sont nécessaires pour valider le fonctionnement et les performances de l'ensemble des équipements de ces nouvelles lignes.

Dans ce cas précis, une autorisation temporaire est délivrée par l'EPSF. Son objectif est de valider la pertinence des conditions organisationnelles de l'essai. En outre, la couverture et la maîtrise des risques que le demandeur envisage de mettre en œuvre pour les circulations d'essais concernées devra faire l'objet d'un rapport évaluation par un organisme indépendant.

Article 31 - Objectif de la demande de l'autorisation d'essai

Bien que l'autorisation de l'EPSF ne porte que sur les conditions organisationnelles, le dossier de demande transmis par le demandeur doit également inclure les dispositions visées pour garantir la réalisation des essais d'intégration, de bon fonctionnement et des essais en dynamique, tout particulièrement celles liées aux essais en survitesse.

Lorsque des essais en survitesse s'avèrent nécessaires, les conditions particulières précisées aux points 1 à 3 de [l'article 31](#) du présent guide doivent être appliquées.

Les exigences reprises aux points 2 et 3 de [l'article 31](#) du présent guide sont issues d'une recommandation du rapport LACOSTE-WYBO.

1. Particularités relatives au matériel roulant pour des circulations d'essais en survitesse

Pour tester le bon comportement d'une nouvelle ligne parcourue en survitesse, un matériel roulant est indispensable. Ce dernier, sélectionné par le demandeur, doit impérativement être titulaire d'une autorisation pour le service commercial et ne doit pas avoir subi de modifications significatives pouvant rendre caduque son autorisation.

Toutefois, afin de rendre ces circulations en survitesse réalisables, le train d'essais peut nécessiter un aménagement spécifique et temporaire au niveau de la fonction du contrôle de vitesse. Celui-ci peut être réalisé de plusieurs manières (non exhaustif) :

- soit sans inhibition ou modification de l'équipement de sécurité en charge du contrôle de vitesse du matériel roulant, dans son état nominal de fonctionnement (dans ce cas le paramétrage permettant les essais en survitesse interviendra au préalable sur les équipements au sol concernés) ;
- soit avec une modification du paramétrage de l'équipement de sécurité en charge du contrôle de vitesse du matériel roulant. La modification du paramétrage de l'équipement, ainsi que sa procédure de mise en œuvre, doivent être présentées dans le dossier de DAUTE ;

- soit avec une inhibition de l'équipement de sécurité en charge du contrôle de vitesse du matériel roulant et l'ajout d'un dispositif complémentaire de surveillance de vitesse. Ce dispositif doit être présenté dans le dossier de DAUTE.

2. Particularités en cabines de conduite pour des essais en survitesse

Dans le cas d'une circulation d'essais en survitesse avec :

- soit modification du paramétrage de l'équipement de sécurité en charge du contrôle de vitesse du matériel roulant ;
- soit l'inhibition de l'équipement de sécurité en charge du contrôle de vitesse du matériel roulant et l'ajout d'un dispositif complémentaire de surveillance de vitesse.

La cabine de conduite doit obligatoirement être équipée de deux caméras, l'une étant orientée sur la voie et l'autre sur le pupitre de conduite. Les signaux vidéo et audio sont enregistrés, et affichés sur le poste de travail du chef d'essai dans la voiture laboratoire. Aucune personne étrangère à l'équipe de conduite n'est acceptée dans la cabine de conduite.

3. Particularités du poste de travail du chef d'essais pour des essais en survitesse

Pour les prescriptions a) et b) ci-dessus (point 2) des moyens supplémentaires concernant le poste de travail du chef d'essais doivent également être mis en œuvre.

Ces moyens sont a minima :

- un ou des écrans de recopie des caméras de la cabine de conduite ;
- une place disponible suffisante pour étaler des documents papier ;
- un écran de suivi de la conduite : km et vitesse en fonction du temps et/ou indications d'un éventuel contrôle de vitesse supplémentaire en fonction du parcours de la circulation d'essais ;
- si nécessaire, un diagramme complet de la ligne à essayer, avec indication claire des zones de danger (courbes, appareils de voie) ;
- des fiches réflexes ;
- un bouton de demande d'arrêt en urgence ou d'un dispositif déclenchant une alarme de demande d'arrêt en urgence en cabine de conduite.

Article 32 - Contenu du dossier de demande d'autorisation d'essai

Le dossier de demande d'essai transmis par le demandeur, en référence à l'article 32 de [l'arrêté essais](#), doit contenir, en partie, les mêmes éléments que ceux demandés à l'article 21 de [l'arrêté essais](#). Toutefois, comme la demande d'essais s'inscrit dans un cas particulier, le dossier relatif à cette demande nécessite des adaptations particulières relatives à la spécificité de l'essai à réaliser.

En effet, comme la ligne à tester ne fait pas encore partie du système ferroviaire national, le demandeur ne peut donc pas obtenir l'avis du GI exploitant et ou mainteneur. Néanmoins, afin de rendre possible ces circulations d'essais en sécurité, il est demandé en lieu et place de l'avis du GI, un rapport d'un organisme d'évaluation rendant un avis conclusif sur la couverture et la maîtrise des risques que le demandeur envisage de mettre en œuvre pour ces circulations d'essais.

Le demandeur doit inclure ce rapport dans le dossier de la demande pour l'essai concerné. Ce rapport basé sur l'évaluation de l'analyse de risques doit comporter un avis favorable au regard des résultats pour les essais repris ci-dessous qui concernent des vérifications à effectuer avant les circulations d'essais :

- essais de bon fonctionnement de chaque sous-système ;
- essais d'intégration des sous-systèmes entre eux ;
- essais et mesures par trains sur la ligne à vitesse réduite.

Le demandeur peut ajouter à sa demande, tous les éléments qui lui apparaissent pertinents concernant l'essai en vue de démontrer que l'ensemble des risques identifiés sont couverts.

Les demandes sont envoyées à l'EPSF soit par saisine électronique à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr/espaces-professionnels>, soit par courrier suivi ou soit remis en main propre avec accusé de réception. Un AR automatique est généré en cas de saisine électronique.

Article 33 - Exigence relative à l'organisme d'évaluation de l'analyse de risques

Afin de garantir l'impartialité des évaluations, l'organisme d'évaluation de l'analyse des risques qui réalise le rapport mentionné à l'article 32 de [l'arrêté essais](#) ne peut établir le rapport requis dans le cadre de la demande d'autorisation de mise en service de la ligne.

Ce rapport d'évaluation, basé sur une analyse de risques ne peut être rédigé que par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques (AsBo) au sens du point 8 de l'article 2 du [DSI](#).

Chapitre VII - Dispositions diverses et d'application

Article 34 - Archivage des données

Toutes les données techniques, les données des communications ainsi que des caméras vidéo, le cas échéant, sont archivées en fin de journée sur un serveur sécurisé hors de la rame d'essais. Hormis ce qui concerne les résultats d'essais, les autres données doivent être conservées pendant une durée d'au moins 3 mois après la fin de la campagne d'essais en ligne.

L'ensemble des résultats des essais doivent être archivés pendant la durée de vie du matériel concerné. Cette durée d'archivage ne peut être inférieure à dix ans.

Article 35 - Retour d'expérience (REX)

Chaque demandeur doit mettre en place un retour d'expérience des événements relatifs à la sécurité des circulations et des personnes survenus au cours des essais. Sur sollicitation des demandeurs, le service chargé de la gestion des circulations et les services du GI chargé de l'entretien y participent et fournissent les éléments en leur possession.

Le demandeur fournit annuellement à l'EPSF le REX sur ces essais.

Article 36 - Contrôle par l'EPSF

Dans le cadre du contrôle et du suivi des approbations et des autorisations délivrées, l'EPSF peut procéder à des contrôles, programmés ou inopinés.

En cas d'écart constaté, et en fonction de la criticité du risque, l'EPSF peut adresser une notification au titulaire de l'autorisation ou de l'approbation lui demandant de prendre dans un délai fixé des mesures correctrices. L'EPSF peut également lui notifier une décision de suspension, de retrait ou de restriction de l'autorisation ou de l'approbation délivrée.

Article 37 - Articulation des délais mentionnés à l'article 154 du DSI

Le délai de trois mois mentionné au deuxième alinéa de l'article 154 du [DSI](#), dans lequel les essais éventuels doivent pouvoir commencer, court à compter de l'introduction par le demandeur de la demande de réalisation de ces essais auprès du gestionnaire de l'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations.

Cette demande de réalisation d'essais correspond au moment où le demandeur transmet l'autorisation temporaire d'essais ou de l'autorisation de catégorie d'essais au GI concerné.

Il est à noter, que la demande de réalisation de l'essai est décorrélée temporellement du dossier de demande d'autorisation temporaire ou de catégorie d'essais.

Afin de s'assurer de la réalisation effective des essais dans le délai susmentionné, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut mettre en œuvre les dispositions des articles L. 2132-6 et L. 2221-6-1 du code des transports.

Article 38 - Dispositions transitoires

L'arrêté essais entre en application immédiate le jour de sa publication. Il n'est pas prévu de disposition transitoire.

Les autorisations temporaires d'essais délivrées par l'EPSF avant la date d'entrée en vigueur de l'arrêté essais resteront valables.

Il est accepté, pour toute demande de modification d'une autorisation délivrée avant la mise en application de l'arrêté essais, que celle-ci s'effectue par modification du dossier de demande initial, lequel a permis à l'EPSF de délivrer l'autorisation mentionnée ci-avant.

Tout dossier en cours d'évaluation, pour lequel une autorisation n'est pas délivrée par l'EPSF à la date de publication de l'arrêté essais vaut rejet de la demande. Dans ce cas, une nouvelle demande d'autorisation pour des circulations d'essais doit être effectuée par le demandeur conformément aux dispositions de l'arrêté essais et doit être transmise à l'EPSF.

Annexe 1
Matrice des risques

N° de ligne	Points techniques à examiner								Demandeur d'essai	
	NB : Les points ci-après sont examinés en considérant que l'ensemble des conditions prédéfinies et spécifiques à l'essai sont respectées (consignes d'essai, etc.)									
	Domaine d'inspection / Exigences			Risques / Conséquences			Points à examiner	Points spécifiques à analyser par le ou les GI	Mesure de couverture	Éléments de preuve (études, avis d'expert, etc.)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Compatibilité avec l'infrastructure ferroviaire	1	État technique des bogies et organes de roulement compatibles avec circulations	1	État technique incompatible avec les circulations	Rupture, déraillement, collision	<p>Conformité des bogies et organes de roulement ou état technique compatible avec les circulations d'essais</p> <p>Nota : Ce point est à vérifier dans le cadre d'une modification des bogies ou essieux d'un MR autorisé ou d'un MR nouveau</p>			
2		2	Respect du gabarit	1	Engagement du gabarit	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradations du matériel roulant (heurt avec d'autre MR, heurt avec les quais...etc.) - Heurt du personnels / voyageurs - Dégradations de l'infrastructure (heurt avec les quais...etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Conformité du matériel roulant, objet de l'essai, aux prescriptions des fiches UIC et/ou normes relatives au gabarit MR - Compatibilité du matériel roulant, objet de l'essai, du point de vue gabarit avec les lignes empruntées (gabarit infrastructure) 	X		

3	1	Compatibilité avec l'infrastructure ferroviaire	3	1	Dépassement des limites autorisées par sollicitation verticale et transversale	<ul style="list-style-type: none"> - Déraillement - Dégradation de l'infrastructure (ouvrages d'art, appareil, voie, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Conformité du comportement dynamique du matériel roulant, objet de l'essai, aux prescriptions des fiches UIC et/ou normes relatives au comportement dynamique MR - Mesures de couvertures du risque dans l'attente de la démonstration de conformité - Aptitude du point de vue des ouvrages d'arts - Respect des limites de charge à l'essieu selon le groupe Demaux auquel la ligne est rattachée - Capacité de l'armement de la voie à supporter la circulation du MR 	X		
4			4	1	Mauvaise inscription dans les courbes, contre-courbes, creux et bosses	<ul style="list-style-type: none"> - Déraillement, collision - Dégradation de l'infrastructure - Dégradation du matériel roulant 	Aptitude du matériel à s'inscrire dans les tracés concernés	X		

5	2	Compatibilité avec les systèmes de contrôle commande et équipements nécessaires à la sécurité des circulations	1	Détection par shuntage	1	Pas de shuntage des circuits de voie	<ul style="list-style-type: none"> - Non-détection d'une circulation - Collision, rattrapage, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aptitude du MR au shuntage <p>OU</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesures de couverture du risque dans l'attente de la démonstration de conformité 	X		
6			2	Compatibilité avec CDV	1	Perturbation des circuits de voie (courant de retour traction, auxiliaire, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Risque de heurt au passage à niveau - Non-détection de la présence d'une circulation - Collision, rattrapage, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Respect des limites définies par les spécifications d'admission du MR (les courants perturbateurs générés par l'ensemble du train ne doivent entraîner des perturbations des circuits de voies) <p>OU</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mesures de couverture du risque dans l'attente de la démonstration de conformité 	X		
7			3	Détection par pédales	1	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation des pédales électroniques - Non-détection des pédales électroniques 	<ul style="list-style-type: none"> - Non-actionnement des détecteurs de passage (pédales) - Risque de heurt au passage à niveau 	Compatibilité du MR objet de l'essai avec les pédales électroniques	X		

8	2	Compatibilité avec les systèmes de contrôle commande et équipements nécessaires à la sécurité des circulations	4	Surveillance par DBC	1	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation des détecteurs de boîte chaude (leurre par une autre partie du train - ex. : réducteurs, etc.) - Mesure de température erronée 	<ul style="list-style-type: none"> - Détection erronée d'une boîte chaude - Non-détection d'une boîte chaude 	<ul style="list-style-type: none"> - Compatibilité (visibilité) avec les différents types DBC équipant le RFN - Surveillance embarquée permanente de la température des boîtes d'essieux lors des circulations 	X		
9			5	Interface équipements de sécurité (bord / sol)	1	<ul style="list-style-type: none"> - Dysfonctionnement des installations sol provoqué par les équipements de bord (anomalie : BRS, antennes, radio, etc.) - Dysfonctionnement des équipements de bord provoqué par les installations fixes (information erronée remonter du sol) 	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation électromagnétique des installations fixes (rayonnement, etc.) - Survitesse, déraillement, collision, franchissement d'un point protégé, perte de communication, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Contraintes éventuelles exportées sur l'infrastructure en raison des EQS (brosse, antenne, etc.) - Mesures de couverture du risque dans l'attente de la démonstration de conformité 	X		
10			6	Equipements de sécurité (DAAT, RPS, KVB, enregistreur, transition)	1	Dysfonctionnement d'un ou plusieurs EQS	<ul style="list-style-type: none"> - Dépassement du point à protéger - Collision, déraillement 	Conformité de fonctionnement des EQS ou mesures de couverture associées			
11	3	Equipements de sécurité à bord (hors EQS)	1	Equipement de poste de conduite : Avertisseur sonore	1	Dysfonctionnement de l'avertisseur	Risques de heurts	Conformité de fonctionnement de l'avertisseur sonore ou mesures de couverture associées			

12			2	Equipement de poste de conduite : Signal d'alerte lumineux et autres signalisations	1	Dysfonctionnement des équipements d'alerte lumineux et autres signalisations	Absence ou mauvaise visibilité pouvant entrainer la collision avec un autre mobile	Conformité de fonctionnement d'équipements d'alerte ou mesures de couverture associées			
13			3	Signalisation d'extrémité, dispositif lumineux	1	Absence de signalisation	Risque de collision	Conformité de la signalisation			
14			4	Agrès de sécurité (extincteur en cabine, pétards, barre de court-circuit, drapeaux, torches, lanterne de bord, disque de queue, perche de mise à la terre, cales antidérive)	1	Absence des agrès de sécurité	Collision, dérive, déraillement, incendie non maîtrisé	Présence des agrès de sécurité			

15	4	Compatibilité avec l'alimentation en énergie électrique	1	Interface pantographe / caténaire (caractéristiques)	1	Détérioration de la caténaire	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation de l'infrastructure (caténares, etc.) - Perte de l'alimentation en énergie électrique 	<ul style="list-style-type: none"> - Conformité de la qualité du captage aux prescriptions OU - Respect des prescriptions des fiches UIC et normes en vigueur (archet, etc.) OU - Mesures de couvertures du risque dans l'attente de la démonstration de conformité 	X		
16			2	Sections de séparation de phase ou de courant	1	<ul style="list-style-type: none"> - Disjonction de la sous-station, dégradation des installations fixes de traction électrique - Détérioration de la caténaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation de l'infrastructure (caténares, etc.) - Perte de l'alimentation en énergie électrique 	<ul style="list-style-type: none"> - Compatibilité entre l'espacement des pantographes et l'implantation des sections de séparation de la ligne sollicitée 	X		
17			3	Limitation de puissance	1	<ul style="list-style-type: none"> - Disjonction de la sous-station, dégradation des installations fixes de traction électriques - Détérioration de la caténaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation de l'infrastructure (installation fixe de traction, etc.) - Perte de l'alimentation en énergie électrique 	<ul style="list-style-type: none"> Compatibilité de la puissance appelée à la caténaire par le MR avec celle fournie par la sous-station 	X		

18	4	Compatibilité avec l'alimentation en énergie électrique	3	Limitation de puissance	2	Perturbation des installations de signalisation fixe	<ul style="list-style-type: none"> - Dégradation de l'infrastructure (installation fixe, etc.) - Non-détection d'une circulation - Collision, rattrapage, etc. 	Compatibilité de la puissance appelé par le MR avec les installations de la ligne (cdv, etc.)	X		
19	5	Exigences relatives au freinage, production d'air et à la traction, en modes normal et dégradé	1	Sûreté du système de freinage complet ainsi que ses performances	1	<ul style="list-style-type: none"> - Non-respect des distances de freinages - Dépassement du point à protéger 	Collision, déraillement	<p>Sûreté de fonctionnement du système de freinage et les mesures de couverture associées</p> <p>Nota : Le système inclus les patins magnétiques et freins à courant de Foucault et les anti-enrayeurs</p>			
20			1	Freinage	1	Dégradation de l'infrastructure lors du freinage (FCF, FEM, etc.)	Collision, déraillement, franchissement d'un SF, survitesse, etc.	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures de vérification de l'intégrité de l'infrastructure dans le cas d'une sollicitation particulière du système freinage (savonnage, etc.) - Spécifications technique des freins agissant directement sur les rails (freins à courant de Foucault et frein électromagnétique) 	X		

21	6	Exigences relatives au PN	1	Fonctionnel du PN	1	Interférence avec le fonctionnel du PN - Compatibilité par rapport aux délais d'annonce	<ul style="list-style-type: none"> - Fermeture prolongée du PN - PN non fermé - Délais d'annonce non respectés 	Compatibilité des performances des trains avec les délais d'annonce prévus des lignes parcourues (performance d'accélération par rapport à la ligne)- Vmax essai ≤ Vmax ligne	X		
22			1	Fonctionnel du PN	2	Freinage ou arrêt sur la zone d'annonce du PN, TVP	Fermeture prolongée du PN, TVP	Choix des zones de freinage : afin de ne pas mettre en risque le fonctionnement des PN et TVP (fermeture prolongée, absence de fermeture...) aucun arrêt ni aucun refoulement n'est autorisé dans les zones d'annonces de part et d'autre des PN et TVP (le demandeur devra vérifier, auprès des infrapôles et/ou en consultant les schémas de signalisation, que les Pk de la zone de freinage ne créeront pas de dysfonctionnement, notamment par rapport aux zones d'annonces et de réarmement)	X		

23	7	Sécurité des personnes	1	Protection des personnes contre les dangers d'origine électrique	1	Contacts directs ou indirects avec des conducteurs ou pièces sous tension	Électrocution	Protection des personnes à bord contre les contacts directs ou indirects			
24			2	Protection des personnes contre les risques de chute ou de heurts avec un objet ou un mobile	1	Risque de chute de personne ou de heurts avec un objet ou un mobile	Dompage corporel	Habilitation du personnel, sensibilisation aux risques, mise en place d'aménagements adéquats, maîtrise des risques liés au chute de personnes			
25			3	Portes et emmarchement mobile	1	Risque de chute de personnes, de blessure, de heurts avec un objet ou un convoi	Déraillement, collision, dompage corporel et dégâts matériels	Conformité ou à défaut mesures conservatoires pour couvrir les risques			
26			3	Portes et emmarchement mobile	2	Désolidarisations des organes	Déraillement, collision, dompage corporel et dégâts matériels	Conformité ou à défaut mesures conservatoires pour couvrir les risques			
27			4	Sécurité incendie, intoxication et explosion	1	Incendie, intoxication, explosion	Dompage corporel, dégâts matériels	Conformité des matériaux, maîtrise des risques lié au départ de feu, mise en place de moyens de prévention ou de lutte contre les incendies			
28	8	Conduite du train d'essais	1	Respect des dispositions relatives à la sécurité	1	Visibilité inadéquate, inaudibilité aux alertes, ergonomie et aménagement du poste de conduite inadaptée,	Risques de heurts, collision, risques d'accidents pour le personnel	État de la cabine de conduite permettant la conduite du train en sécurité (audibilité, visibilité, ergonomie ayant un impact sur la sécurité)			

29	9	Communication à l'intérieur du train	1	Disponibilité de la communication	1	Perte de la communication entre l'équipe de conduite et le laboratoire d'essais ou entre l'équipe bord et l'équipe sol	Consignes non reçues en cas de nécessité, risque de dépassement des valeurs de sécurité sans réduction de vitesse ou d'arrêt du train	Mise en place d'une liaison phonique permanente entre l'équipe de conduite et l'équipe d'essais, de liaison radio entre l'équipe bord et l'équipe sol			
30	10	Structure du MR et Intégrité du train	1	Organes susceptibles de se désolidariser (coffres, antenne, chasse-obstacle...)	1	Chute des organes	Chute pouvant entraîner un déraillement et une collision	Conformité des fixations			
31	11	Sécurité passive	1	Résistance en cas de choc	1	Résistance insuffisante en cas de choc	Personnes à bord insuffisamment protégées en cas de choc, risque de dommage corporel et dégâts matériels	Conformité du matériel ou à défaut, les mesures conservatoires prises par l'OE pour couvrir ou rendre le risque acceptable			
32	12	Sécurité des personnes hors celles dédiées aux essais	1	Gestion de la sécurité	1	Personnes non encadrées et/ou non averties par rapport aux risques ou soumis à des risques non maîtrisés	Risque de blessure, dommage corporel	Contraintes éventuelles exportées sur l'exploitation et/ou l'infrastructure			
33	13	Secours en cas d'accident	1	Aptitude à être secouru	1	Impossibilité d'être secouru	Impossibilité de porter secours aux personnes	Mise à la disposition des services de secours d'un DTI			

34	14	Exigences relatives à la maintenance	1	Existence des documents de maintenance	1	Maintenance du matériel non-conforme	Dépassement des valeurs de sécurité, accident	Plan de maintenance à jour en cas de nécessité pour les essais Nota : pour le matériel nouveau, le constructeur peut mettre à disposition du personnel qualifié à bord des rames en essais			
35	15	Application du règlement MSC obligatoire pour toutes les DEMANDES D'ESSAIS TEMPORAIRES (les risques supplémentaires éventuels)		Prise en compte des cas spécifiques telles que les marches pour les technologies innovantes, etc.)							

Annexe 2
Déclaration de la catégorie d'essais

DÉCLARATION « Catégories d'essais »			
Référence de la déclaration :			
Nom de l'organisme d'essai :			
Nom du rédacteur :			
Référence du manuel de catégories d'essais :			
Validité du manuel de catégories d'essais :			
Référence de l'Autorisation de catégories d'essais :			
Validité de l'AT de catégories d'essais :			
Catégorie d'essai concernée		Identification du demandeur de l'essai	
Projets concernés et date de réalisation			
⇒ Projet 1 :		⇒ Projet 1 :	
⇒ Projet 2 :		⇒ Projet 2 :	
⇒ Projet 3 :		⇒ Projet 3 :	
Nombre total d'essais réalisés sous cette AT :			
Référence de l'avis du GI concerné			
⇒ Projet 1 :			
⇒ Projet 2 :			
⇒ Projet 3 :			
Incident survenu ou remontée d'événement			
Remarques/REX			
Date :		Signature :	

Annexe 3
Formulaire « Avis du GI »

AVIS DU GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE SUR LA DAUTE OU SUR LA DAUCE			
Nom du rédacteur de l'avis :			
Projet concerné :			
Référence de la DAUTE :			
Référence de l'avis :			
Objet de l'essai			
Parcours d'essais vérifiés			
Documents ou items examinés			
Remarques et avis sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières			
Remarques ou dispositions particulières à prendre en compte pour la réalisation de l'essai, les écarts et les mesures prises pour couvrir ces écarts			
Avis et conclusion			
Date :		Signature :	
Validité (si nécessaire) :			

FICHE D'IDENTIFICATION

Référence	Guide022
Titre	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
Type	Guide

Résumé

Ce guide a pour objet principal de présenter de manière synthétique les modalités et conditions suivant lesquelles l'EPSF autorise la réalisation des essais visés aux articles 154 et 155 du 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.

Il s'adresse aux différents demandeurs d'essais, afin de leur préciser les dispositions et modalités applicables dans le cadre de la rédaction des dossiers de demande.

Historique des versions

Numéro de version	Date de version	Date d'application	Objet de la modification
1	23/06/2021	23/06/2021	Création du document

Texte abrogé

Aucun

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.

Délégation à l'Animation et à la communication techniques et réglementaires
Établissement public de sécurité ferroviaire
Direction des Affaires réglementaires, européennes et internationales
60, rue de la Vallée – CS 11758 - 80017 AMIENS Cedex