



## GUIDE

# **Guide à l'usage des demandeurs à l'obtention d'une d'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un véhicule sur le RFN**

Référence : A-GUI002

Version : 1

Applicable au : 30 septembre 2013

## **Avant-propos**

Vous vous apprêtez à lire le guide dédié aux demandeurs d'autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) pour le matériel roulant. Ce guide remplace celui publié en 2008, compte-tenu notamment des nombreuses modifications réglementaires survenues depuis.

Initié d'une page blanche, il est le fruit d'un travail conséquent, représentant plus de trois cent heures de réflexion, rédaction, synthèse, prise en compte des commentaires du secteur après consultation. À ce titre, nous souhaitons particulièrement remercier tous ceux qui ont contribué à améliorer le document, par leurs remarques pertinentes et les retours d'expérience partagés.

La plus grande difficulté a été de bâtir un guide couvrant la majorité des nombreux cas rencontrés, souvent différents même si régis par une règle commune, tout en restant accessible à tout lecteur, quel que soit son niveau de connaissance du sujet.

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

Tout comme la prise en compte des futures évolutions de la réglementation, les réponses à ces questions viendront alors alimenter de futures mises à jour, dont nous ne manquerons pas de vous tenir informés.

## Sommaire

1. Objet du guide .....	5
2. Textes réglementaires de référence .....	5
3. Glossaire et définitions .....	6
4. Principes généraux, objet de l'AMEC .....	7
4.1 Principes d'une autorisation .....	7
4.2 Contenu d'une autorisation.....	8
4.3 Notion de type – Enregistrement dans le RETVA – Immatriculation de tout nouveau véhicule .....	8
4.4 Les principaux cas de figures couramment rencontrés.....	9
5. Procédures d'instruction des demandes d'AMEC .....	10
5.1 Schéma récapitulatif des principaux cas de figures de projets et dossiers associés.....	11
5.2 Cas du véhicule nouveau non déjà autorisé dans un autre État.....	12
5.3 Cas du véhicule déjà autorisé dans un autre État.....	12
5.4 Cas du véhicule faisant l'objet d'une modification substantielle.....	13
5.5 Cas particulier du wagon citerne TMD .....	13
5.6 Le cas particulier des systèmes circulant sur réseaux « mixtes » .....	14
5.7 Autorisation d'un véhicule conforme à un type déjà autorisé .....	14
5.8 Équivalence d'une autorisation délivrée pour un véhicule dans un autre État avec l'AMEC en France .....	15
5.9 Cas d'un véhicule non substantiellement modifié dont le changement des caractéristiques entraîne la création d'un nouveau type autorisé .....	15
6. Outils et méthodes de démonstration de sécurité .....	16
6.1 Les principes de la MSC.....	16
6.2 La réglementation .....	17
6.3 Les protocoles de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et les autres ANS.....	18
6.4 Autres accords internationaux.....	19
7. Cas dérogatoires .....	19
7.1 Dérogation aux STI.....	19
7.2 Dérogation à la réglementation nationale à titre exceptionnel .....	20
8. Délais réglementaires d'instruction.....	20
9. L'autorisation est-elle soumise à facturation ? .....	22
10. Déroulement des procédures relatives à l'obtention d'une AMEC .....	22
10.1 Déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un nouveau matériel .....	22
10.2 Déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un matériel déjà construit et autorisé sur le RFN et faisant l'objet d'une modification substantielle .....	25
10.3 Déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un matériel déjà autorisé dans un autre État .....	27

ANNEXES.....	28
Annexe I : Contenu du DCS .....	29
Annexe II : Contenu du DS.....	31
Annexe III : Contenu du DTS.....	33
Annexe IV : Contenu du dossier de demande d'agrément de prototype de wagon citerne TMD.....	37
Annexe V : Modèle « Autorisation de mise en service » .....	40
Annexe informative concernant les organismes .....	41
A.1 : Quel est le rôle de l'organisme qualifié agréé ? .....	41
A.2 : Quel est le rôle d'un organisme notifié / habilité ? .....	41

### **Table des illustrations**

Figure 1 : Schéma récapitulatif des principaux cas de figures de projets et dossiers associés .....	11
Figure 2 : Procédures en cas de dérogation aux STI.....	20
Figure 3 : Déroulement de la procédure de délivrance d'un agrément de type de citerne TMD .....	39

## 1. Objet du guide

- 1 Ce guide a pour objet de présenter les modalités et conditions suivant lesquelles l'Établissement public de sécurité ferroviaire autorise la réalisation ou la mise en exploitation commerciale de véhicules nouveaux, ou de véhicules substantiellement modifiés, ou de véhicules déjà autorisés dans un autre État membre, destinés à être utilisés sur le Réseau ferré national ou sur la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan – Figueras.
- 2 Il s'adresse aux différents acteurs du secteur ferroviaire, appelés ci-après « demandeurs » :
  - les constructeurs de matériel roulant (locomotives, voitures, wagons, matériels automoteurs) ;
  - les entreprises ferroviaires (EF) ;
  - les détenteurs et/ou propriétaires de matériels roulants ;
  - etc.
- 3 Il répond à la disposition/exigence prévue à l'article 20 de l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.
- 4 Ce document est susceptible d'être révisé, notamment en fonction des évolutions de la réglementation.

## 2. Textes réglementaires de référence

- 5 Dans le cadre des opérations visées par ce document, s'appliquent conjointement :
  - La directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiée concernant la sécurité des chemins de fer communautaires
  - La directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 modifiée relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté
  - La directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 modifiée relative au transport intérieur des marchandises dangereuses
  - Le règlement (CE) n° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil
  - Le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission du 01 mars 2011 relatif au modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire
  - La décision d'exécution de la Commission du 4 octobre 2011 relative au Registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (2011/665/UE)
  - La recommandation de la Commission du 29 mars 2011 relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil (2011/217/UE)
  - Le décret 2010-1201 du 12 octobre 2010 fixant la liste des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national
  - Le décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire
  - Le décret n°2003-425 du 9 mai 2003 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
  - L'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés
  - L'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national

- L'arrêté du 21 octobre 2010 précisant les modalités particulières d'application des articles 28 et 42-I du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire spécifiques aux réseaux transeuropéens de transport ainsi que les conditions d'application des arrêtés prévus par ce même décret aux réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national
- L'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »)
- La circulaire du 24 avril 2008 relative aux procédures et modalités de délivrance des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité
- L'ensemble des textes réglementaires disponible sur le site Internet de l'EPSF ([www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr))
- Les spécifications techniques d'interopérabilité pouvant être consultées sur le site de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu))

### 3. Glossaire et définitions

6	AMEC	Autorisation de mise en exploitation commerciale Le mot « autorisation » peut être utilisé comme raccourci dans ce guide
	DCS	Dossier de conception de sécurité
	DS	Dossier de sécurité
	DTS	Dossier technique de sécurité
	EF	Entreprise ferroviaire
	EM	État membre
	EPSF	Établissement public de sécurité ferroviaire
	ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)
	FDMS	Fiabilité, disponibilité, maintenabilité, sécurité
	GI	Gestionnaire d'infrastructure
	MAC	Moyen acceptable de conformité
	MR	Matériel roulant On entend par matériel roulant, tous les matériels aptes à circuler sur tout ou partie du réseau ferroviaire transeuropéen, y compris : – les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques ; – les motrices de traction ou les locomotives à moteurs thermiques ou électriques ; – les voitures de voyageurs ; – les wagons de marchandises. Le mot « matériel » peut être utilisé comme raccourci dans ce guide
	MSC	Méthode de sécurité commune
	ON	Organisme notifié (traduction française de « Notified Body » = NoBo)
	OQA	Organisme qualifié agréé (équivalent du « Designated Body » = DeBo)

ACI	Attestation de contrôle intermédiaire
RETVA	Registre Européen de Types de Véhicules Autorisés (traduction française de ERATV = European Register of Authorised Types of Vehicles)
RFF	Réseau ferré de France
RFN	Réseau ferré national
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses
SAM	Spécification d'admission matériel
STI	Spécification technique d'interopérabilité
TEN	Réseau TEN = Trans Europe Network (réseau transeuropéen)
TMD	Transport de marchandises dangereuses
STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
STPG	Sécurité des Transports Publics Guidés
VEHICULE	On entend par « véhicule », tout matériel roulant se présentant sous la forme de rames indivisibles pendant l'exploitation, ou sous la forme de véhicules isolés

## 4. Principes généraux, objet de l'AMEC

### 4.1 Principes d'une autorisation

- 7 La mise en exploitation commerciale d'un véhicule, nouveau ou substantiellement modifié, est subordonnée à une autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) délivrée par l'EPSF au vu de la démonstration par le demandeur que les exigences de sécurité et, le cas échéant, d'interopérabilité relatives au véhicule sont respectées.
- 8 L'intégration de tout nouveau matériel sur le RFN ou l'évolution de tout matériel existant déjà compris dans le RFN, doit être réalisée de façon à permettre le maintien permanent du niveau global de sécurité du RFN. Par conséquent, il appartient au demandeur d'une AMEC, de produire des dossiers exposant la façon dont il s'engage à respecter la réglementation de sécurité.
- 9 Au travers de sa mission de délivrance des autorisations, l'EPSF s'assure que la conception et la fabrication des matériels roulants nouveaux ou que les modifications de matériels existants offrent un niveau de sécurité sur le RFN au moins équivalent à l'existant. Par cette mission, l'EPSF vérifie également l'interopérabilité des matériels roulants sur les réseaux ferroviaires européens.
- 10 L'EPSF ne délivre pas d'autorisation dans les cas suivants :
  - pour les trains dédiés aux secours, pour les trains de travaux et engins spéciaux (bourreuses, régaleuses, dégarnisseuses, etc.) ainsi que les lorries et les matériels roulants des embranchés. Ces matériels entrent dans le cadre d'agrément délivrés par le gestionnaire d'infrastructure, au titre de son agrément de sécurité ;
  - pour les constituants (par exemple un pantographe, un bogie, un système de géolocalisation) ;
  - pour le sous-système « Contrôle, commande et signalisation » (ERTMS, KVB, etc.) ;
  - pour le matériel de transport guidé visé par l'article 3a de la directive « Interopérabilité » (métro, tramway et tout autre système ferroviaire léger hors RFN).

En ce qui concerne les constituants et le sous-système « Contrôle, commande et signalisation », ceux-ci font partie intégrante de l'autorisation globale du matériel.

- 11 NOTA :  
Comme le précise la recommandation de la Commission 2011/217/UE, l'AMEC désigne une notion très différente de l'« homologation » qui était pratiquée par le passé par les sociétés nationales de transport ferroviaire. L'homologation était essentiellement l'acceptation d'un système, sous-système ou composant donné, par la société ferroviaire nationale lors de l'acquisition, tandis que l'AMEC est une obligation légale pour obtenir le droit de mettre en service un véhicule sur le RFN. En d'autres termes, l'intégration d'un nouveau système, sous-système ou composant ne peut être admise qu'à travers l'AMEC d'un véhicule équipé de ce système, sous-système ou composant.

#### **4.2 Contenu d'une autorisation**

- 12 L'autorisation indique le domaine d'emploi et les prescriptions particulières d'exploitation qui sont applicables au véhicule. Elle précise notamment l'ensemble de ses caractéristiques permettant de déterminer les catégories de lignes sur lesquelles il est apte à circuler. Il s'agit notamment de son gabarit, son aptitude au « shuntage », son équipement en système de contrôle, commande et signalisation, sa charge à l'essieu, la répartition linéaire de cette charge, le rapport entre la valeur de ses efforts latéraux sur la voie et sa charge statique.
- 13 L'autorisation précise également les prescriptions de maintenance permettant d'assurer la sécurité tout au long de la durée de vie du véhicule. Ces prescriptions peuvent prendre la forme d'un plan de maintenance présenté dans la demande d'autorisation, applicable au matériel au moment de la délivrance de l'AMEC.
- 14 Lors de la délivrance de l'autorisation d'un véhicule, l'EPSF peut formuler en les motivant d'éventuelles réserves que le demandeur devra lever dans le délai précisé dans l'AMEC. Si l'ensemble des réserves formulées ne sont pas levées dans le délai imparti, l'AMEC peut être remise en cause.
- 15 Les autorisations délivrées sont attachées aux matériels. Les décisions de l'EPSF sont opposables aux tiers et peuvent faire l'objet, soit d'un recours gracieux dans les deux mois suivant la publication de son extrait sur le site Internet de l'EPSF auprès du directeur général de l'EPSF, soit d'un recours contentieux devant le tribunal administratif d'Amiens, ce dans les deux mois suivant la publication de son extrait sur ledit site.

#### **4.3 Notion de type – Enregistrement dans le RETVA – Immatriculation de tout nouveau véhicule**

- 16 Lorsque l'EPSF délivre une première autorisation à un véhicule sur la base d'un dossier, il autorise également le type de véhicule correspondant. Un type de véhicule est défini par les caractéristiques de conception essentielles de ce véhicule qui sont reprises dans le Registre européen des types autorisés de véhicules (RETVA)<sup>1</sup> et donne lieu à l'attribution d'un numéro RETVA correspondant à ce type. Ce registre développé, exploité et entretenu par l'ERA, recense l'ensemble des types de véhicules autorisés par les EM de l'UE.
- 17 Pour chaque numéro RETVA attribué par l'ERA, un « numéro d'identification européen (NIE - FR59-) » est attribué par l'EPSF.
- 18 Par ailleurs, pour accéder au RFN et/ou autres lignes du réseau TEN, l'immatriculation de tout nouveau véhicule est obligatoire. Les modalités et les diverses procédures relatives à l'immatriculation des véhicules ferroviaires en France sont précisées dans le guide de l'EPSF « Immatriculation des véhicules ferroviaires – Registre national des véhicules de l'EPSF » publié sur son site Internet.

---

<sup>1</sup> Décision d'exécution de la Commission 2011/665 du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés

#### 4.4 Les principaux cas de figures couramment rencontrés

- 19 Le processus de demande d'autorisation diffère selon le type de projet envisagé, qu'il s'agisse d'une demande relative à un matériel nouveau, à un matériel existant, ou à un matériel substantiellement modifié.
- 20 Définitions
- Matériel roulant nouveau  
Tout matériel qui :
    - n'est pas déjà autorisé sur le RFN ;
    - n'est pas déjà autorisé sur le réseau d'un autre EM de l'UE ;
    - n'est pas déjà autorisé sur le réseau d'un autre État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci.L'EPSF en accorde la première AMEC conformément aux articles 22 et 24 de la directive 2008/57/CE.
  - Matériel existant  
Tout matériel qui bénéficie déjà d'une autorisation dans l'UE ou d'une autorisation délivrée conformément à des accords internationaux.
  - Matériel substantiellement modifié  
Tout matériel bénéficiant déjà d'une autorisation sur le RFN mais dont la modification nécessite la reprise de la démonstration de sécurité exposée dans le dossier du demandeur ou conduit à un changement notable des fonctions de sécurité.
- 21 Les principaux cas de figures de projets pouvant faire l'objet d'une demande d'AMEC sont présentés ci-après. Pour tout autre cas de figure non abordé dans ce guide, il est nécessaire de se rapprocher de la division Matériel roulant de la direction des Autorisations de l'EPSF (ex : trains touristiques).
- Matériel roulant nouveau :
    - matériel nouveau non déjà autorisé dans un autre État, voir § 5.2 ;
    - matériel nouveau conforme à un type déjà autorisé par l'EPSF, voir § 5.7 ;
    - matériel nouveau construit sur la base d'un matériel existant sur le RFN mais dont les écarts sont jugés substantiels d'un point de vue de la sécurité. Dans ce cas, il y a création d'un nouveau type de matériel, voir § 5.4 ;
    - wagon citerne TMD nouveau faisant l'objet d'un agrément de type RID, voir § 5.5.1 ;
    - C'est le cas de projet de nouveau type de wagon citerne destiné au transport des marchandises dangereuses reprises dans le règlement RID.
  - Matériel roulant existant :
    - Matériel RIV/RIC/TEN RIV/TEN G1  
Les matériels marqués RIC ou RIV mis en service avant le 19 juillet 2008 (date d'application de la directive 2008/57/CE - cf. art. 21 § 12), peuvent continuer à circuler conformément aux conditions auxquelles ils ont été autorisés à circuler.  
  
Les matériels marqués RIC mis en service après le 19 juillet 2008, doivent faire l'objet d'une AMEC pour circuler sur le RFN.  
  
Pour le cas particulier des wagons de fret :
      - les autorisations accordées entre le 19 juillet 2008 et le 1er juillet 2009 (date de parution de la décision 2009/107/CE), sur la base des STI Wagons et STI Bruit, aux wagons de fret possédant le marquage TEN RIV demeurent valables ;

- les autorisations accordées après le 1er juillet 2009, sur la base des STI Wagons et STI Bruit, aux wagons de fret possédant le marquage TEN G1 ne sont pas remises en cause, quels que soient les EM qui les ont délivrées.
- Matériel non autorisé sur le RFN mais déjà autorisé dans un autre EM de l'UE ou dans un État dont les règles suivies au regard de la sécurité sont équivalentes à celle de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci, voir § 5.3.
- Matériel déjà construit et autorisé sur le RFN, substantiellement modifié, voir § 5.4.
- Matériel existant et circulant sur le RFN, au titre d'un agrément délivré par le GI antérieur à la date d'application de l'arrêté du 19 mars 2012<sup>2</sup>. Il s'agit d'un cas particulier traité au cas par cas.
- Wagon citerne TMD autorisé sur le RFN dont uniquement la citerne est modifiée, voir § 5.5.2
- Matériel non substantiellement modifié au sens de la sécurité, mais dont le changement des caractéristiques entraîne une modification du type autorisé. C'est le cas, par exemple, lorsqu'un matériel roulant équipé de différents équipements de sécurité nationaux a été autorisé par plusieurs EM et que celui-ci est modifié dans le but de conserver uniquement les équipements de sécurité relatifs à la circulation sur le RFN. La modification du type n'étant pas jugée substantielle, le dépôt d'un DTS n'est pas nécessaire. Dans ce cas, le but de la demande d'autorisation est de créer un nouveau type au sens du RETVA, voir § 5.9.
- o Cas particulier des matériels roulants circulant sur des systèmes « mixtes » :
 

Il s'agit des systèmes de transport public guidés<sup>3</sup> de personnes dont les véhicules circulent pour une partie de leur parcours, sur le RFN et pour l'autre partie hors RFN, en Ile-de-France ou dans un périmètre de transports urbains. Sont concernés notamment, les systèmes tels que les trams-trains, les RER. Voir § 5.6.
- o Équivalence d'une autorisation délivrée pour un véhicule dans un autre État avec l'AMEC en France :
 

Il s'agit du cas d'un véhicule déjà autorisé dans un autre État répondant à des dispositions particulières, voir § 5.8.

## 5. Procédures d'instruction des demandes d'AMEC

- 22 Quel que soit le type de projet nécessitant une AMEC, hormis dans le cas de la délivrance d'une AMEC pour un véhicule de série conforme à un type déjà autorisé (§ 5.7) et dans le cas des modifications non substantielles (§ 5.9), le demandeur, afin d'obtenir l'AMEC de son véhicule, est tenu de :
- recourir à un organisme qualifié agréé (OQA) dont la liste est à disposition sur le site Internet de l'EPSF ;
  - soumettre à l'EPSF, les dossiers cités pour chaque cas du § 5.
- 23 Ces dossiers ont pour objet de démontrer, selon les cas de figures, que l'intégration sur le RFN, d'un nouveau véhicule ou d'un véhicule modifié, n'aura pas pour conséquence de dégrader le niveau de sécurité. Ces dossiers doivent permettre notamment par l'application de la méthode de sécurité commune (MSC), de s'assurer que toutes les couvertures de risques sont prises y

<sup>2</sup> Article 10 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié

<sup>3</sup> Décret n°2003-425 du 9 mai 2003 modifié

compris en situation dégradée, et que les objectifs de sécurité seront assurés pendant toute la durée de vie du véhicule.

- 24 L'OQA, dont le rôle est précisé à l'annexe A.1, intervient aux différentes étapes du projet et rédige un rapport d'évaluation pour chacun des dossiers remis à l'EPSF par le demandeur. Ce rapport ne porte pas sur les aspects relevant de la compétence de l'organisme notifié.
- 25 Au regard de l'identification des risques et de la démonstration de leur maîtrise par le demandeur, l'EPSF peut requérir si nécessaire, toute argumentation complémentaire lors de l'instruction d'un dossier de demande d'AMEC.

### 5.1 Schéma récapitulatif des principaux cas de figures de projets et dossiers associés

- 26 Les principaux cas de figures de projets de véhicules faisant l'objet d'une demande d'AMEC sont présentés dans la figure 1 ci-dessous.

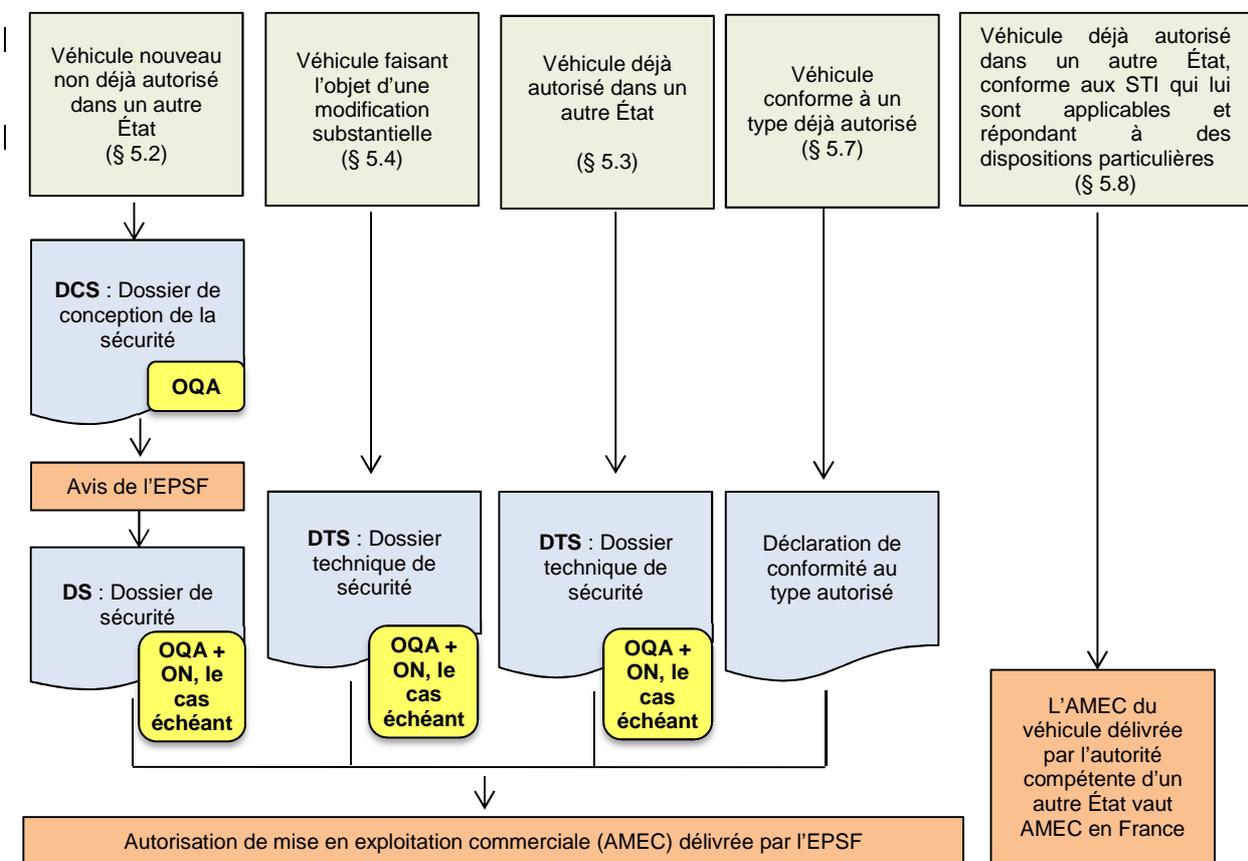


Figure 1 : Schéma récapitulatif des principaux cas de figures de projets et dossiers associés

- 27 Lorsqu'un demandeur a identifié un besoin de demander une nouvelle autorisation, il est d'usage courant qu'il vienne présenter les grandes lignes de son projet à l'EPSF (objet, caractéristiques techniques, planning prévisionnel, etc.). Ainsi, le rôle de l'EPSF ne se cantonne pas à l'instruction des dossiers *stricto sensu*, mais consiste également à orienter les demandeurs dans leurs démarches. La présentation d'un projet à l'EPSF donne lieu à l'ouverture d'une affaire dont les échanges seront tracés jusqu'à sa clôture. Cependant, il est important de noter que seul le dépôt officiel auprès de l'EPSF d'un dossier conforme à l'arrêté du 23 juillet 2012, fait foi.
- 28 L'ouverture d'une affaire donne lieu à l'envoi systématique d'un courrier au demandeur. Ce courrier récapitule les premiers échanges avec l'EPSF, précise les références réglementaires en regard du projet présenté, ainsi que les redevances qui pourraient être dues, compte-tenu des

heures déclarées par les agents de l'EPSF au cours de la vie de l'affaire (redevances fixées par le conseil d'administration de l'EPSF, voir § 9).

- 29 Les éléments constituant les dossiers de demande d'AMEC sont rédigés en français et adressés à l'EPSF, sous pli recommandé, ou remis en main propre ou par voie électronique, avec accusé de réception. Lorsque la transmission est réalisée par pli recommandé ou remis en main propre, le demandeur joint quatre exemplaires à la transmission. La remise des éléments des dossiers peut faire l'objet d'un panachage entre ces différents moyens. Il est d'usage courant de déposer au minimum deux exemplaires en format papier et de transmettre un exemplaire en format électronique.

## **5.2 Cas du véhicule nouveau non déjà autorisé dans un autre État<sup>4</sup>**

- 30 Dans le cadre d'un véhicule nouveau, non déjà autorisé sur le réseau d'un autre EM de l'UE ou dans un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci, deux étapes sont nécessaires pour l'instruction d'une demande d'AMEC.
- 31 La 1<sup>ère</sup> étape, prévue à la fin des études de conception du véhicule, est matérialisée par le dossier de conception de la sécurité (DCS). Le DCS a pour but de préciser les objectifs de sécurité poursuivis et les méthodes qui seront appliquées pour les atteindre, les méthodes de démonstration et les principes dont le respect permettra le maintien du niveau de sécurité pendant toute la période d'exploitation du véhicule. Ce dossier doit, dès ce stade, lever toute réserve technique ou réglementaire pouvant être détectée par l'EPSF. Le DCS comprend les éléments figurant à l'annexe I et est accompagné du rapport sur la sécurité établi par l'OQA. Le demandeur se doit de fournir une description synthétique du projet, le cas échéant découpé en phases, précisant les conditions d'intégration en sécurité dans le système où il est destiné à être utilisé, ainsi que le planning prévisionnel de réalisation indiquant les dates prévues de début des principales phases techniques et, le cas échéant, de réalisation des tests et essais.
- 32 La 2<sup>e</sup> étape est matérialisée par le dossier de sécurité (DS). Le DS, établi à la fin des travaux de réalisation du véhicule, est présenté à l'EPSF à l'appui de la demande d'AMEC. Il doit démontrer que toutes les obligations et prescriptions mentionnées dans le DCS sont satisfaites, que l'objectif de sécurité, et, le cas échéant, l'objectif d'interopérabilité, pourront être respectés tout au long de la durée de l'exploitation du véhicule et que les évolutions éventuelles du projet intervenues depuis le dépôt du DCS ne remettent pas en cause ces objectifs. Le cas échéant, il doit tenir compte des prescriptions émises par l'EPSF dans l'avis sur le DCS. Le DS joint à la demande d'AMEC contient tous les documents figurant à l'annexe II. Il est accompagné du rapport sur la sécurité établi par l'OQA, d'une analyse en application de la MSC, des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports et de l'avis de l'EPSF sur le DCS. Les cas dérogatoires sont traités au § 7 ci-après.
- 33 Le cas particulier du véhicule nouveau en cours d'autorisation simultanée dans un autre EM peut être traité en appliquant cette procédure. Le véhicule est alors considéré comme un matériel nouveau traité dans chacun des EM.

## **5.3 Cas du véhicule déjà autorisé dans un autre État<sup>5</sup>**

- 34 Lorsqu'un véhicule dispose déjà d'une AMEC sur le réseau d'un autre EM de l'UE ou dans un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci, une seule étape est nécessaire pour obtenir l'AMEC du véhicule sur le RFN. Elle consiste en la production d'un dossier technique de sécurité (DTS).
- 35 Le DTS, basé sur l'AMEC initiale du véhicule et l'application de la MSC, consiste principalement en l'établissement d'une étude des écarts éventuels du véhicule avec les règles techniques et de sécurité publiées et, en cas d'existence de tels écarts, une analyse démontrant l'absence

---

<sup>4</sup> Article 44 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié

<sup>5</sup> Article 54 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié

d'incidence sur la sécurité ou l'interopérabilité et, à défaut, les mesures nécessaires pour réduire ces écarts. Le DTS comprend les éléments figurant à l'annexe III et est accompagné du rapport sur la sécurité établi par l'OQA.

#### **5.4 Cas du véhicule faisant l'objet d'une modification substantielle<sup>6</sup>**

- 36 Deux cas sont possibles dans cette configuration :
- la construction d'un nouveau type de véhicule sur la base de la définition technique d'un type de matériel déjà autorisé sur le RFN (système de référence déjà autorisé) ;
  - la modification de véhicules déjà construits et autorisés sur le RFN.

Dans ces deux cas, la production d'un DTS est nécessaire. Il comprend les éléments figurant à l'annexe III et est accompagné du rapport sur la sécurité établi par l'OQA.

- 37 Le dossier contient une copie de l'autorisation dont bénéficie déjà le matériel, décrit le type de véhicule, indique le domaine d'utilisation prévu et identifie les écarts éventuels avec les règles techniques et de sécurité publiées. Il comporte l'étude de ces écarts qui fait apparaître qu'ils n'ont pas d'incidence sur la sécurité ou, à défaut, présente les mesures nécessaires pour réduire ces écarts de façon à obtenir le niveau de sécurité requis. Cette étude est menée conformément aux principes de la MSC.

- 38 À noter que s'il appartient au demandeur d'évaluer le caractère substantiel d'une modification, l'EPSF peut être consulté afin de donner un avis sur l'analyse effectuée, et peut, le cas échéant, considérer que la modification présentée a un caractère substantiel nécessitant le dépôt d'une demande de nouvelle autorisation, comme stipulé à l'article 4-III de l'arrêté du 19 mars 2012.

Concernant les wagons de fret, le référentiel « SAM W001 » publié sur le site Internet de l'EPSF, cite dans une annexe, des exemples de modifications considérées comme substantielles.

#### **5.5 Cas particulier du wagon citerne TMD**

##### **5.5.1 Wagon citerne nouveau faisant l'objet d'un nouvel agrément de type RID<sup>7</sup>**

- 39 L'AMEC d'un wagon citerne TMD intègre l'agrément des prototypes prévu à l'article 15 point 2 de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié et précise s'il est autorisé pour le TMD de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258.

- 40 À ce titre, sans préjudice des dossiers précédemment décrits, le demandeur est tenu :
- soit, de justifier que son projet fait l'objet d'un agrément de prototype de citerne ou d'une autorisation pour le transport de matières de la classe 9 des numéros ONU 3257 et 3258 délivrés par l'une des autorités ayant reçu compétence par un État appliquant le RID. Dans ce cas, l'EPSF n'instruit que les éléments ne faisant pas partie de cet agrément ou de cette autorisation et qui sont nécessaires à la délivrance de l'AMEC ;
  - soit, de déposer à l'EPSF une demande de nouvel agrément de prototype de citerne RID. Cette demande doit comporter l'ensemble des éléments permettant à l'EPSF d'instruire le dossier relatif au TMD. Dans ce cas, l'AMEC du véhicule ne peut être délivrée par l'EPSF qu'à condition que l'instruction du dossier relatif au prototype de citerne soit terminée et que l'agrément correspondant puisse être délivré. Cette procédure est précisée à l'annexe IV ;
  - soit, de déposer à l'EPSF une demande d'autorisation prévue aux 7.3.3 VW12 et 7.3.3 VW13 du RID pour les wagons transportant les matières de la classe 9 respectivement du n°ONU 3257 et du n°ONU 3258.

##### **5.5.2 Wagon citerne TMD déjà autorisé sur le RFN dont uniquement la citerne est modifiée**

---

<sup>6</sup> Article 55 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié

<sup>7</sup> Article 11 de l'arrêté du 23 juillet 2012

- 41 Ce processus est spécifique à la modification d'une citerne TMD indépendamment du fait que cette modification peut présenter ou non un caractère substantiel au sens du § 5.4. Cependant, toute modification d'une donnée relative au TMD figurant dans le RETVA, doit faire l'objet d'une information de l'EPSF.
- 42 Dans le cas de modifications envisagées sur des citernes existantes, l'EPSF peut être saisi de demandes se situant dans le cadre du point 7 de l'arrêté TMD : « Le contrôle exceptionnel prévu au § 6.8.2.4.4 du RID, lorsque l'agrément de prototype doit être modifié, ne peut être effectué par un organisme agréé qu'après accord préalable de l'EPSF ». On entend par organisme agréé, les « experts pour l'exécution des épreuves sur les citernes des wagons-citernes » définis au § 6.8.2.4.6 du RID.
- 43 Ces modifications sont telles, que par leur importance et leur conséquence en matière de sécurité, elles sont de nature à remettre en cause l'agrément RID des citernes existantes. Dans ce cas, l'EPSF procède à l'instruction de ces modifications en se fondant sur l'application :
- de la circulaire 07-067 du 5 novembre 2007 relative aux réparations, modifications des wagons-citernes destinés au transport de MD ;
  - de la norme NF EN 12972 :2007 relative aux citernes destinées au transport de MD – Épreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques ;
  - des dispositions applicables sur les parties modifiées, de la version du RID en vigueur au moment de la réalisation du projet.

Le demandeur transmet à l'EPSF, un dossier technique comportant à minima, les documents cités à l'annexe C de la circulaire précitée.

- 44 L'EPSF ayant rendu un avis favorable sur la modification envisagée, les travaux peuvent être réalisés sous la surveillance d'un organisme agréé dans le cadre d'un contrôle exceptionnel suivant le § 6.8.2.4.4 du RID, les épreuves et contrôles étant limités aux parties de la citerne qui ont été modifiées.
- 45 L'attestation de contrôle établie par l'organisme agréé indiquant le résultat de toutes les opérations effectuées sur la citerne modifiée constitue le certificat approuvant la modification mentionnée au § 6.8.2.3.4 du RID. Ce document est à conserver dans le dossier citerne. À noter que pour toutes les parties de la citerne qui ne sont pas concernées par la modification, la documentation de l'agrément de type initial reste valable.

## **5.6 Le cas particulier des systèmes circulant sur réseaux « mixtes »**

- 46 Ces matériels sont soumis, pour la partie de leur parcours effectuée sur le RFN, aux dispositions réglementaires qui s'y appliquent au même titre que les autres matériels roulants.
- 47 La mise en exploitation commerciale d'un tel système est subordonnée à la délivrance d'une autorisation par le préfet du département dans lequel est implanté le système. Au préalable, les dossiers DCS, DS ainsi que les DTS sont envoyés par le préfet concerné à l'EPSF qui fait connaître son avis ou sa décision sur le parcours effectué sur le RFN<sup>8</sup>. En ce qui concerne la partie du parcours hors RFN, l'évaluation de la sécurité de ces systèmes avant leur mise en service, est assurée par le STRMTG.

## **5.7 Autorisation d'un véhicule conforme à un type déjà autorisé<sup>9</sup>**

- 48 Dans le cas d'une demande d'AMEC d'un véhicule conforme à un type autorisé, le demandeur fournit à l'EPSF, une déclaration attestant la conformité au type autorisé et comprenant tous les documents qui attestent d'une part, que le véhicule présenté est en tout point conforme à la description technique contenu dans le dossier ayant permis la délivrance de l'autorisation de type

<sup>8</sup> Titre III du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 modifié

<sup>9</sup> Article 53 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié

et d'autre part, que les éléments de preuve tels que les certificats CE, les attestations de conformité, etc. fournis dans le dossier de sécurité sont toujours valides.

- 49 De plus, conformément au règlement (UE) n° 201/2011, le demandeur déclare sous sa seule responsabilité que le véhicule qui a fait l'objet de la déclaration :
- est conforme au type de véhicule autorisé (par son numéro NIE) et identifié dans le Registre européen des types de véhicules autorisés (par son numéro RETVA) (la déclaration précise les États membres dans lesquels le véhicule est autorisé) ;
  - respecte la législation de l'UE, les STI ainsi que les règles nationales qui lui sont applicables ;
  - a fait l'objet de toutes les procédures de vérification nécessaires à l'établissement de la déclaration de type.
- 50 L'EPSF dispose d'un délai de 15 jours suivant la réception de la déclaration pour prendre sa décision. Cette décision est transmise au détenteur ou son mandataire par le document repris à l'annexe VI. Ce document correspond à l'autorisation individuelle obligatoire pour chaque véhicule et nécessitant un certificat de conformité au type.
- 51 Les formalités relatives à l'immatriculation des véhicules ferroviaires en France sont précisées dans le guide « Immatriculation des véhicules ferroviaires – Registre national des véhicules de l'EPSF » publié sur le site Internet de l'EPSF.
- 52 Toutefois, si des changements de réglementations européennes et nationales sont intervenus depuis la délivrance de l'autorisation du type, cette procédure simplifiée n'est pas envisageable. Dans ce cas, une nouvelle demande d'autorisation sera nécessaire en appliquant le processus approprié selon les cas de figures du § 4.4.

### **5.8 Équivalence d'une autorisation délivrée pour un véhicule dans un autre État avec l'AMEC en France<sup>10</sup>**

- 53 Dans le cas d'un véhicule bénéficiant d'une AMEC délivrée par l'autorité compétente d'un autre EM de l'UE ou d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci, et respectant les conditions suivantes :
- a) Il y circule dans les conditions précisées par les STI qui lui sont applicables ou sur des réseaux conformes à ces spécifications, en l'absence de cas spécifiques et de points ouverts.
  - b) Il est conforme aux STI qui lui sont applicables, en l'absence de cas spécifiques et de points ouverts.

L'AMEC de ce véhicule délivrée par l'autorité compétente d'un autre EM de l'UE ou d'un État appliquant des règles équivalentes à celles de l'UE en vertu d'accords conclus avec celle-ci vaut AMEC en France. Ce véhicule est autorisé à circuler de facto en France.

À noter que les wagons de fret conformes au chapitre 7.1.2 de la STI Wagon applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014 (règlement UE n° 321/2013) entrent dans ce cas de figure.

### **5.9 Cas d'un véhicule non substantiellement modifié dont le changement des caractéristiques entraîne la création d'un nouveau type autorisé**

Le demandeur est tenu d'adresser à l'EPSF, une demande de création d'un nouveau type déjà autorisé. Le dossier annexé à la demande doit contenir un descriptif des éléments techniques et caractéristiques modifiés, le résultat de l'analyse des risques relatifs aux modifications effectuées par application de la MSC et le cas échéant, les déclarations et certificats CE. Dans ce cas, le délai nécessaire pour l'instruction de ce dossier est deux mois.

---

<sup>10</sup> Article 56 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié

## 6. Outils et méthodes de démonstration de sécurité

54 Le choix du principe de démonstration de sécurité est à l'appréciation du demandeur.

### 6.1 Les principes de la mesure de sécurité commune (MSC)

55 L'étude relative à la démonstration du respect de la sécurité du matériel à autoriser doit être menée conformément à la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, selon le règlement CE/352/2009. Le rapport établi par l'OQA, contient son avis sur la pertinence et l'exhaustivité de cette analyse de sécurité.

56 Ce processus harmonisé est un processus de gestion itératif classique. Il repose sur trois étapes principales, à savoir :

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

57 Les démonstrations de sécurité doivent :

- couvrir tout le champ de la sécurité ;
- être pertinentes, notamment au regard :
  - de l'identification des impacts,
  - du choix du principe de démonstration, parmi les trois identifiés ci-dessous ou une combinaison des trois selon le cas de figure.

#### *Principe n°1 :*

Celui-ci consiste en l'application des codes de pratique au sens du § 2.3.2 de l'annexe I du règlement (CE) n°352/2009, particulièrement :

- les STI et normes associées, les règles nationales notifiées ;
- les moyens acceptables de conformité (MAC) à destination des demandeurs publiés sur le site Internet de l'EPSF, tels que les SAM.

#### *Principe n°2 :*

Celui-ci consiste en la comparaison avec des parties similaires du système ferroviaire concerné, par application du principe « GAME » (Globalement Au Moins Équivalent).

#### *Principe n°3 :*

Celui-ci consiste en une démonstration complète du demandeur afin d'effectuer une estimation explicite des risques (quantitative ou qualitative). Cette démonstration peut notamment s'appuyer sur les principes décrits dans les normes NF EN 50126, NF EN 50128 et NF EN 50129<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> NF EN 50126 : Applications ferroviaires - Spécification et démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS) - Partie 1 : exigences de base et procédés génériques

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

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

## 6.2 La réglementation

### 6.2.1 Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

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

Le système ferroviaire est décomposé en sous-systèmes :

- infrastructures ;
- énergie ;
- contrôle, commande et signalisation ;
- matériel roulant ;
- exploitation et gestion du trafic ;
- applications télématiques au service des passagers et du fret.

59 L'ensemble des STI applicables est cité à l'annexe I de l'arrêté du 19 mars 2012. Leurs conditions d'applicabilité sont définies dans les chapitres 7 de chaque STI.

60 Les STI « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers », « Matériel roulant grande vitesse » et « Wagon pour le fret » sont spécifiques aux matériels roulants. D'autres STI spécifient des exigences également applicables aux matériels roulants : « Bruit », « Sécurité dans les tunnels ferroviaires », « Contrôle, commande et signalisation », « Personnes à mobilité réduite ».

61 Les STI précisent :

- le champ d'application technique et géographique ;
- les exigences essentielles à satisfaire pour le matériel roulant et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ;
- les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le matériel roulant et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes ;
- les constituants d'interopérabilité qui font l'objet de spécifications européennes ;
- les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et la vérification « CE » des sous-systèmes ;
- la règle de mise en œuvre de la STI indiquant notamment dans quelles conditions des matériels peuvent être exemptés de l'application de la STI.

62 Les STI étant des décisions (et règlements) européennes, elles sont donc d'application obligatoire. Elles s'imposent à tout nouveau véhicule concerné par le RFN, et sous certaines conditions en cas de modification des véhicules existants.

Le champ d'application et les règles de mise en œuvre propres à chaque STI permettent de déterminer si un matériel doit être conforme à une STI en tout ou partie.

63 Le demandeur d'une AMEC choisit l'organisme notifié afin d'effectuer la procédure de vérification « CE » du matériel concerné. Après évaluation de la conception, production et essais réalisés sur le véhicule, l'organisme notifié délivre le certificat « CE » de vérification attestant que le véhicule satisfait aux STI pertinentes. Sur cette base, le demandeur établit la déclaration « CE » de vérification du véhicule concerné. Ce document est accompagné du dossier technique contenant notamment, toutes les caractéristiques de conception, d'utilisation et de maintenance du véhicule.

64 Lorsque, pour des raisons bien déterminées (contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain, de cohérence par rapport au système existant), un EM ne souhaite pas appliquer certaines dispositions des STI, des cas spécifiques sont prévus et sont alors précisés dans les STI concernées.

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

### **6.2.2 Les règles nationales**

- 66 Le texte de l'arrêté du 19 mars 2012 rassemble l'ensemble des exigences essentielles à respecter en vue d'accéder au RFN. En particulier, le titre IV fixe, entre autre, les dispositions à satisfaire pour la conception, l'entretien et la maintenance des matériels roulants prévus à circuler sur le RFN.

### **6.2.3 Les moyens acceptables de conformité (MAC)**

- 67 En complément des dispositions communautaires en vigueur et afin de satisfaire les exigences de l'arrêté du 19 mars 2012, le respect par le demandeur de s'engager à appliquer les textes publiés par l'EPSF sur son site Internet, permet à celui-ci de bénéficier d'une présomption de conformité aux exigences relatives au matériel roulant destiné à circuler sur le RFN. Ces textes qui prennent la forme de documents techniques, règles de l'art, recommandations, spécifications d'admission matériel (SAM) sont appelés « moyens acceptables de conformité ».

- 68 Ces textes :

- visent à garantir la compatibilité technique avec les infrastructures existantes ;
- peuvent le cas échéant, répondre à des cas spécifiques ou des points ouverts des STI.

L'ensemble des MAC applicable au matériel roulant est rappelé dans la SAM X001. La SAM X001, s'applique comme étant le référentiel technique français. Elle se retrouve citée dans le Document des références nationales (DRN) disponible sur le site Internet de l'ERA.

- 69 Il est à noter que des normes de type UIC ou EN, qui ne sont pas citées dans les STI ou les SAM, et cependant citées dans la SAM X001 pour un paramètre donné, sont également considérées comme des MAC.

- 70 Les textes qui ne figurent pas dans la rubrique MAC du site Internet de l'EPSF, n'en sont pas et sont à considérer comme des documents techniques sans lien avec la réglementation. Le site de l'ERA héberge le DRN, qu'il est possible d'exploiter au travers de la base de données des documents de référence (RDD) suivant le schéma du « NLF : National Legal Framework ».

## **6.3 Les protocoles de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et les autres ANS**

- 72 Ces protocoles, qui s'inscrivent dans le cadre des recommandations formulées par la Commission européenne, concernant la reconnaissance mutuelle et préfigurant les orientations retenues à l'échelon européen relatives à l'interopérabilité, ont été mis en œuvre par l'EPSF en accord avec d'autres ANS de l'UE ou d'autres États appliquant des règles équivalentes à celles de l'EU en vertu d'accords conclus avec celle-ci (exemple : accord signé entre l'Office fédéral des transports suisses [OFT] et l'EPSF).

- 73 Le principe de ces accords est le suivant. Les parties s'entendent pour utiliser une liste de règles communes appelée « document technique commun » dont le récapitulatif est inséré dans les différents protocoles. Les règles mentionnées dans la liste commune correspondent aux réglementations nationales notifiées en vigueur. Elles peuvent être des MAC, mais peuvent être également d'application obligatoire.

- 74 Les items de la liste commune ont été répertoriés en trois catégories :

- catégorie A : seuls les items de cette catégorie peuvent faire l'objet d'une reconnaissance mutuelle. Pour ces items, l'examen par une ANS est suffisant, l'autorité de l'autre pays reconnaissant la validité de la vérification réalisée sans examen supplémentaire. Les attestations établies par l'ANS qui a assuré l'examen sont transmises entre ANS ;

- catégorie B : ces items sont spécifiques à un pays mais pourraient être considérés comme équivalents. Cela peut faire l'objet d'un accord spécifique entre ANS ;
- catégorie C : ces items sont spécifiques à un réseau et doivent faire l'objet d'un examen au niveau national.

75 Le fonctionnement des procédures est décrit dans les guides d'application annexés aux protocoles. L'ensemble de ces documents sont consultables sur le site Internet de l'EPSF et celui des différentes ANS avec lesquelles l'EPSF a signé des accords.

#### **6.4 Autres accords internationaux**

76 Les matériels roulants autorisés à circuler sur la partie espagnole de la section ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras peuvent obtenir une AMEC pour circuler sur la partie française de cette même section sur présentation à l'EPSF de l'autorisation délivrée par l'ANS espagnole<sup>12</sup>.

### **7. Cas dérogatoires**

#### **7.1 Dérogation aux STI**

77 Il peut être dérogé aux STI, comme indiqué dans la figure 2 ci-dessous, lorsque :

- le projet se trouve à un stade avancé de développement ou fait l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date de la publication de ces spécifications au Journal officiel de l'Union européenne, selon l'article 36 du décret 2006-1279 modifié ;
- leur application risque de compromettre la viabilité économique du projet, selon l'article 37 du décret 2006-1279 modifié. Cette dérogation peut également être accordée lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique, prévus par les STI sont incompatibles avec les caractéristiques techniques de la ligne existante.

La demande de dérogation est adressée au ministre chargé des transports et à l'EPSF qui fait connaître son avis au ministre<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Décret 2010-1201 du 12 octobre 2010 fixant la liste des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national

Arrêté du 21 octobre 2010 précisant les modalités particulières d'application des articles 28 et 42-I du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire spécifiques aux réseaux transeuropéens de transport ainsi que les conditions d'application des arrêtés prévus par ce même décret aux réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

<sup>13</sup> Circulaire du 24 avril 2008 relative aux procédures et modalités de délivrance des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité

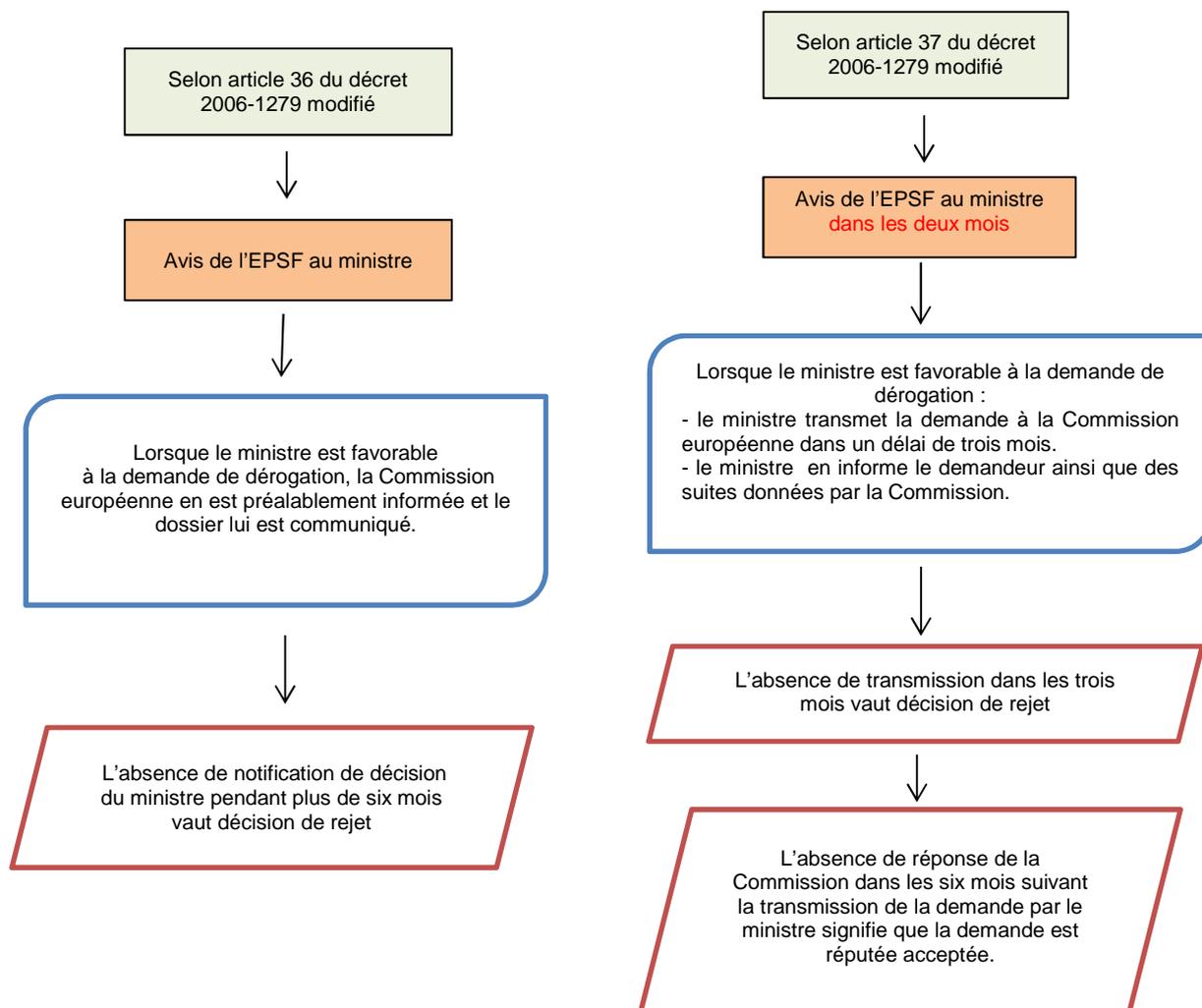


Figure 2 : Procédures en cas de dérogation aux STI

## 7.2 Dérogation à la réglementation nationale à titre exceptionnel

- 78 Par ailleurs, selon le dernier alinéa de l'article 3 du décret 2006-1279 modifié et sur proposition de l'EPSF, le ministre chargé des transports peut accorder à titre exceptionnel des dérogations à la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité dans la mesure où la demande respecte les objectifs de sécurité à atteindre lors de l'exploitation du matériel. La démonstration de sécurité peut, le cas échéant, se baser sur la comparaison avec un matériel de référence. Cette démonstration fait alors l'objet d'une analyse par l'EPSF au cas par cas.

## 8. Délais réglementaires d'instruction

- 79 Au plus tard dans les sept jours suivant la réception postale, électronique ou la remise en main propre, l'EPSF accuse réception de la demande qui lui est adressée. S'il est constaté que le dossier transmis ne comporte pas toutes les pièces requises par les dispositions réglementaires, l'EPSF sollicite, au plus tard dans le mois suivant l'envoi de l'accusé de réception précité, la production des pièces manquantes auprès du demandeur.

- 80 Toute demande de réduction du délai réglementaire d'instruction doit faire l'objet d'un courrier dûment motivé auprès du directeur général de l'EPSF. Il doit notamment inclure une proposition d'échéancier détaillé de fourniture des pièces que le demandeur s'engage à respecter strictement. Ces pièces seront fournies à l'EPSF préalablement au dépôt officiel du dossier.
- 81 Le tableau ci-dessous précise les délais réglementaires d'instruction de l'EPSF suivant la réception des dossiers réputés complets ainsi que les conséquences en cas de silence gardé par l'EPSF à l'issue de ces délais :

	Type de dossier	Délais réglementaires d'instruction	En l'absence de notification de l'avis de l'EPSF au-delà du délai d'instruction
Nouveaux véhicules (§ 5.2)	DCS	<b>4 mois (*)</b>	Avis réputé émis
	DS	<b>4 mois (*)</b>	Refus d'AMEC
Configurations particulières	DTS Cas d'un véhicule faisant l'objet d'une modification substantielle (§ 5.4)	<b>4 mois (*)</b>	Refus d'AMEC
	DTS Cas d'un véhicule déjà autorisé dans un autre État (§ 5.3)	Quand possibilité de justifier l'équivalence des règles techniques de l'EM qui a autorisé avec les règles françaises :  <b>2 mois (*)</b>	Absence de notification dans les délais réglementaires + 3 mois =  Autorisation réputée accordée
	Cas d'un véhicule conforme à un type déjà autorisé (§ 5.7)	<b>Pas de délai réglementaire mais l'EPSF essaie de répondre en 15 jours maximum</b>	Refus (**)

(\*) : Délai si absence d'avis d'incomplétude ou  
Délai à compter de la réception de toutes les pièces si avis d'incomplétude prononcé

(\*\*): En application de l'article 21 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, selon lequel, le silence gardé pendant plus de deux mois par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet.

## 9. L'autorisation est-elle soumise à facturation ?

- 82 Oui. Prévues par le 3<sup>e</sup> de l'article L2221-6 du Code des transports et fixées par le conseil d'administration de l'établissement, les redevances sont perçues par l'EPSF à l'issue de l'instruction des demandes d'autorisations. Par délibération, le conseil d'administration a fixé le taux horaire applicable.

## 10. Déroulement des procédures relatives à l'obtention d'une AMEC

- 83 Afin de permettre la mise à disposition du matériel roulant dans les délais prévus pour son exploitation, le demandeur doit prévoir dans la planification du projet envisagé, un temps suffisant nécessaire, en tenant compte des délais réglementaires, pour le processus d'évaluation de la conformité du matériel avant de pouvoir le mettre en service sur le RFN. La durée de ce processus dépendra du degré d'innovation du véhicule et des exigences de preuve et de vérification qui en découlent.

Le délai à prévoir pour le déroulement du processus d'autorisation pourra être différent selon qu'il s'agisse d'un matériel de conception nouvelle et complexe ou d'un matériel existant déjà autorisé mais substantiellement modifié. Le bon déroulement du processus d'autorisation d'un matériel avant sa mise en exploitation commerciale concerne l'ensemble des intervenants.

### 10.1 Déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un nouveau matériel

- 84 Le déroulement « classique » pour l'obtention d'une AMEC relative à un nouveau type de matériel se déroule « classiquement » selon le schéma suivant :

#### Étude préalable

- Réunions préliminaires avec le demandeur, l'EPSF et toutes personnes jugées utiles par le demandeur (exploitant, constructeur, etc.) pour présentation du projet, échanges d'information, étude préalable de faisabilité
- Contractualisation du projet entre le constructeur et le demandeur tenant compte de délais suffisants pour les différentes étapes de la procédure de validation (conception, fabrication, essais, exploitation, etc.)
- Ouverture d'une affaire à l'EPSF

#### Conception du projet

- Réalisation du descriptif technique du projet envisagé par le demandeur
- Prévision d'essais éventuels
- Identification des référentiels réglementaires applicables au projet
- Choix de(s) organisme(s) notifié(s) pour vérification de conformité aux référentiels communautaires
- Choix de(s) OQA chargé(s) de l'évaluation de la conception puis de la réalisation
- Établissement du planning prévisionnel de réalisation du projet
- Réunion demandeur, EPSF et toutes personnes jugées utiles par le demandeur (exploitant, constructeur, etc.) pour présentation du projet tel qu'il est envisagé, le cas échéant
- Démarrage de l'analyse MSC
- Demande de dérogation éventuelle justifiée à certains points de la réglementation (article 37 du décret n°2006-1279)

## DCS – Voir Annexe I

- Rédaction par l'OQA du rapport sur la sécurité, à l'issue des études de conception du matériel
- Établissement du DCS par le demandeur
- Transmission à l'EPSF par le demandeur, du DCS accompagné du rapport de l'OQA



**Avis de l'EPSF dans les quatre mois après notification de la complétude du dossier**

**En l'absence de réponse dans ce délai, l'avis de l'EPSF est réputé émis**

## Réalisation du nouveau type

- Réalisation par le constructeur du dossier technique de réalisation du nouveau type de matériel, plans, calculs, etc.
- Élaboration de la documentation relative à la maintenance du nouveau matériel
- Fabrication du véhicule représentatif du nouveau type

## Démonstration de sécurité

- Réalisation des tests et essais éventuels (à poste fixe ou en ligne)
- Pour les essais en ligne d'un véhicule ne bénéficiant pas d'une AMEC et dérogeant aux exigences, établissement d'un dossier de demande d'essais sur le RFN déposé auprès de RFF
- Délivrance par l'EPSF d'une autorisation de circulation en essais (ACE), à titre exceptionnel, sur proposition de RFF, selon article 10 du décret n°2006-1279
- Obtention des rapports finaux d'essais
- Continuité de la MSC
- Obtention des avis d'experts OQA / organisme d'évaluation prévu par la MSC
- Collecte des déclarations CE d'évaluation de conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité qui équipent le véhicule
- Obtention du certificat de conformité CE délivré par l'organisme notifié attestant la conformité du nouveau véhicule aux STI pertinentes

- Justification des évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du DCS
- Copie de(s) dérogation(s) obtenue(s) par le ministère
- Rédaction par l'OQA du rapport sur la sécurité, à l'issue des contrôles et des vérifications effectuées de la conception jusqu'à l'achèvement de la réalisation du projet
- Écriture par le demandeur de la déclaration attestant de la couverture des risques et de la conformité du projet à la réglementation technique et de sécurité
- Établissement du DS par le demandeur
- Renseignement des caractéristiques techniques du nouveau type dans l'applicatif RETVA (voir § 4.3)
- Demande de réservation à l'EPSF des numéros d'immatriculation des véhicules concernés par le projet
- Transmission à l'EPSF par le demandeur, du DS accompagné du rapport OQA
- Consultation éventuelle de RFF par l'EPSF



**Décision de l'EPSF dans les quatre mois après notification de complétude du dossier**

**Vérification des données renseignées par le demandeur dans le RETVA**

**L'absence de réponse de l'EPSF dans ce délai signifie que l'autorisation est refusée**

- Demande de l'AMEC pour chaque véhicule de série conforme au type autorisé
- **Renseignement par l'EPSF des informations relatives à RETVA, après la délivrance de l'AMEC**
- **Envoi par l'EPSF au demandeur des certificats d'immatriculation des véhicules**

## 10.2 Déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un matériel déjà construit et autorisé sur le RFN et faisant l'objet d'une modification substantielle

- 85 Le déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un matériel dont la modification est jugée substantielle se déroule « classiquement » selon le schéma suivant :

### Étude préalable

- Réunions préliminaires avec le demandeur, l'EPSF et toutes personnes jugées utiles par le demandeur (exploitant, constructeur, etc.) pour échanges d'information et étude préalable de faisabilité du projet
- Contractualisation du projet entre le constructeur et le demandeur tenant compte de délais suffisants pour les différentes étapes de la procédure de validation
- Ouverture d'une affaire à l'EPSF

### Conception du projet

- Rédaction par le constructeur du descriptif technique relatif au projet envisagé
- Identification des référentiels réglementaires applicables au projet
- Identification des écarts éventuels avec les règles techniques et de sécurité en vigueur au moment de la réalisation du projet
- Analyse de l'impact de la modification sur la sécurité et/ou interopérabilité
- Application de la MSC
- Prévision d'essais éventuels
- Choix de(s) organisme(s) notifié(s) pour vérification de la conformité aux référentiels communautaires
- Choix de(s) OQA chargé(s) de l'évaluation de la modification
- Établissement du planning prévisionnel de réalisation du projet
- Réunion avec le demandeur, l'EPSF et toutes personnes jugées utiles par le demandeur (exploitant, constructeur, etc.) pour présentation du projet tel qu'il est envisagé, le cas échéant

### Réalisation de la modification

- Réalisation par le constructeur du dossier technique relatif au projet de modification, plans, calculs, etc.
- Élaboration de la documentation relative à la maintenance du matériel modifié
- Modification du véhicule concerné

## Démonstration de sécurité

- Réalisation des tests et essais éventuels
- Pour les essais en ligne d'un véhicule dérogeant aux exigences, établissement d'un dossier de demande d'essais sur le RFN déposé auprès de RFF
- Délivrance par l'EPSF d'une autorisation de circulation en essais (ACE), à titre exceptionnel, sur proposition de RFF, selon article 10 du décret n°2006-1279
- Obtention des rapports finaux d'essais
- Obtention des avis d'experts OQA / organisme d'évaluation prévu par la MSC
- Le cas échéant, collecte des déclarations CE d'évaluation de conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité qui équipent le véhicule modifié
- Obtention du certificat de conformité CE délivré par l'organisme notifié attestant la conformité de la partie du véhicule modifié aux STI pertinentes

## DTS – Voir Cas 1 - Annexe III

- Renseignement des caractéristiques du matériel modifié dans l'applicatif RETVA (voir § 4.3)
- Obtention par le demandeur de la copie de la précédente autorisation du véhicule concerné par la modification, traduite en français si nécessaire
- Rédaction par l'OQA du rapport sur la sécurité, à l'issue des contrôles et des vérifications effectuées de la conception jusqu'à l'achèvement de la modification du véhicule
- Établissement du DTS par le demandeur
- Demande de réservation à l'EPSF des numéros d'immatriculation des véhicules concernés par le projet, le cas échéant
- Transmission à l'EPSF par le demandeur, du DTS accompagné du rapport OQA
- Consultation éventuelle de RFF par l'EPSF



**Décision de l'EPSF dans les quatre mois après notification de complétude du dossier**

**Vérification des données renseignées par le demandeur dans le RETVA**

**L'absence de réponse de l'EPSF dans ce délai signifie que l'autorisation est refusée**

- Demande de l'AMEC pour chaque véhicule de série conforme au type autorisé
- **Renseignement par l'EPSF des informations relatives à l'AMEC et à la conformité aux STI dans l'applicatif RETVA, après la délivrance de l'AMEC**
- **Envoi par l'EPSF au demandeur des certificats d'immatriculation des véhicules**

### 10.3 Déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un matériel déjà autorisé dans un autre État

- 86 Le déroulement classique pour l'obtention d'une AMEC relative à un matériel déjà autorisé dans un autre État se déroule « classiquement » selon le schéma suivant :

#### Démonstration de sécurité

- Réunion préliminaire avec le demandeur, l'EPSF et toutes personnes jugées utiles par le demandeur (exploitant, constructeur, etc.) et autres ANS éventuelles pour échanges d'informations et présentation du matériel concerné
- Ouverture d'une affaire à l'EPSF
- Réalisation par le demandeur d'un descriptif technique relatif au matériel concerné précisant en particulier, son domaine d'utilisation prévu
- Choix de(s) (l') organisme(s) OQA / organisme d'évaluation prévu par la MSC
- Utilisation des certificats A obtenus dans le cadre de la démonstration de sécurité des points concernés
- Identification des référentiels applicables au matériel hors points A pour l'obtention d'une AMEC sur le RFN
- Identification des écarts éventuels avec les règles techniques et de sécurité nationales en vigueur
- Application de la MSC
- Obtention des avis d'experts OQA / organisme d'évaluation prévu par la MSC sur cette analyse

#### DTS – Voir Cas 2 - Annexe III

- Rédaction par l'OQA du rapport sur la sécurité, à l'issue des vérifications effectuées sur le dossier présenté par le demandeur
- Établissement du DTS par le demandeur. Ce DTS tiendra compte des attestations A établies par l'ANS ayant délivrée la première AMEC.
- Transmission à l'EPSF par le demandeur, du DTS accompagné du rapport OQA
- Consultation éventuelle de RFF par l'EPSF

**Décision de l'EPSF dans les quatre mois après notification de complétude du dossier**

**Possibilité de réponse dans les deux mois si le demandeur justifie que les règles suivies dans l'EM où le véhicule est déjà autorisé sont équivalentes à la réglementation française applicable**

**L'absence de réponse de l'EPSF dans ces délais augmentés de trois mois, signifie que l'autorisation est réputée accordée**

- **Mise à jour par l'EPSF des données du RETVA, suite à la délivrance de l'AMEC sur le RFN**

## **ANNEXES**

## Annexe I : Contenu du DCS<sup>14</sup>

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

a) Une notice générale du projet comprenant :

- la présentation du demandeur ;
- l'organisation mise en œuvre pour le projet du véhicule présentant :
  - les principes d'organisation que le demandeur entend retenir pour les tâches de conception et de réalisation du projet,
  - les responsabilités des intervenants,
  - les modalités de coordination et de contrôle,
  - le contenu de la mission de l'OQA et le cas échéant, le nom de l'organisme habilité chargé de la procédure de vérification CE du véhicule ;
- une description synthétique du projet, le cas échéant découpé en phases, précisant les conditions d'intégration en sécurité dans le système où il est destiné à être utilisé ;
- le planning prévisionnel de réalisation indiquant les dates prévues de début des principales phases techniques et, le cas échéant, de réalisation des tests et essais.

b) La liste :

- des référentiels réglementaires et techniques applicables au projet ;
- des constituants d'interopérabilité dont l'utilisation est requise par la réglementation applicable ;
- la liste éventuelle des différentes dérogations à la réglementation technique et de sécurité envisagées pour la réalisation du projet, en distinguant les dérogations aux STI et celles aux règles nationales, et/ou la copie des dérogations déjà délivrées par le ministre chargé des transports.

c) Un descriptif technique justificatif de la sécurité précisant :

- les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet envisagé, accompagnées des documents graphiques et plans nécessaires, notamment pour les innovations et singularités du projet, tels qu'ils résultent de la phase de conception générale ;
- les éventuelles variantes de conception des éléments du véhicule ;
- les modalités d'exploitation envisagées, y compris en situations particulières ou dégradées ;
- les principes d'exploitation et de maintenance envisagés afin de respecter la réglementation et de s'assurer que les objectifs de sécurité pourront être respectés tout au long de la durée de l'exploitation du véhicule ;
- le cas échéant, les modalités de prise en compte par le projet des exigences d'intervention des services de secours ;
- le processus de gestion des risques (conformément aux méthodes décrites dans le règlement [CE] n°352/2009) comprenant :
  - l'analyse des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité résultantes qui doivent être remplies par le véhicule faisant l'objet de l'évaluation,
  - la démonstration de la conformité du véhicule avec les exigences de sécurité identifiées,
  - la preuve de la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées ;
- le processus de gestion des risques à caractère naturel ou technologique comprenant :
  - une analyse préliminaire des risques ayant pour objet d'identifier l'ensemble des événements redoutés liés à la sécurité de l'exploitation du projet,
  - les mesures de prévention et de protection envisagées et destinées à couvrir les risques de manière à respecter les objectifs de sécurité.

---

<sup>14</sup> Annexe II de l'arrêté du 23 juillet 2012

- la gestion des interfaces avec d'autres exploitants (gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires, entités en charge de la maintenance, etc.) et consistant en :
    - l'information des autres exploitants, le cas échéant par l'intermédiaire du ou des gestionnaires d'infrastructures,
    - la mise en œuvre de la mesure de sécurité adéquate,
    - les services de secours et les services administratifs délivrant les autorisations préalables à la délivrance de l'AMEC au titre des autres législations (notamment risques naturels et technologiques).
- d) Le rapport de l'OQA désigné à cet effet comprenant notamment le plan d'évaluation du respect des exigences de la sécurité.

## Annexe II : Contenu du DS<sup>15</sup>

- 88 Le DS a pour objet de démontrer que l'autorisation de mise en exploitation commerciale du projet réalisé peut être délivrée en garantissant un niveau de sécurité globalement au moins équivalent au système de référence au regard notamment des conditions de sa réalisation et des résultats des tests et essais qui ont été effectués, de la pertinence des mesures de couverture de risques ainsi que des conditions d'exploitation envisagées, incluant les principes de maintenance.
- 89 A cette fin, le DS soumis à l'EPSF comprend :
- a) Un mémoire technique :
    - décrivant le contexte général dans lequel s'inscrit le projet ;
    - décrivant de manière détaillée les caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles du véhicule, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelle ;
    - présentant de manière détaillée les innovations et/ou singularités du projet ;
    - précisant et justifiant les évolutions éventuelles de la conception générale ou des dispositions significativement différentes de celles envisagées dans le DCS qui, n'ayant pas le caractère de modifications substantielles, ne remettent pas en cause l'objectif de sécurité et n'ont pas nécessité un nouvel avis sur le DCS.
  - b) La liste des tests et essais :
    - description des tests et essais ;
    - avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats.
  - c) Un mémoire précisant les conditions d'exploitation et de maintenance du projet à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité (conformément aux méthodes décrites dans le règlement [CE] n°352/2009) tout au long de la durée de l'exploitation et qui comporte :
    - la description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée, et notamment :
      - les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation,
      - les conditions d'intervention pour les dépannages et remorquages en ligne, relevages et services de secours.
    - la description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du projet, en particulier les principes de maintenance ou le plan de maintenance initial envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à ce plan de maintenance devront être précisées.
  - d) Une déclaration du demandeur certifiant la couverture des risques identifiés dans le DCS et la conformité du projet :
    - aux prescriptions de la réglementation technique et de sécurité ;
    - aux dispositions présentées dans le DCS, compte tenu des éventuelles évolutions précisées dans le mémoire prévu ci-dessus ;
    - le cas échéant, aux prescriptions émises par l'EPSF dans l'avis sur le DCS.
  - e) Les pièces relatives à la conformité aux STI (le cas échéant), à savoir :
    - la déclaration CE de vérification du véhicule. Celle-ci devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe VII de l'arrêté du 23 juillet 2012. En particulier, elle devra préciser la liste des constituants d'interopérabilité utilisés ;

---

<sup>15</sup> Annexe IV de l'arrêté du 23 juillet 2012

- pour chacun des constituants d'interopérabilité, une déclaration CE d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi établie par le fabricant ou son mandataire ;
  - la copie des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports et/ou des notifications des décisions de la commission européenne relatives aux demandes de dérogations aux STI.
- f) Le cas échéant, la déclaration de vérification aux règles nationales, sous réserve des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports.
- g) Les éléments permettant de renseigner le registre national des véhicules et le registre RETVA.
- h) Le rapport sur la sécurité établi par l'OQA.

### Annexe III : Contenu du DTS<sup>16</sup>

90 Au regard de la nature du véhicule concerné, le DTS contient au moins les éléments listés à l'annexe V de l'arrêté du 23 juillet 2012. Le contenu du DTS, proposé ci-dessous, dépend du cas de figure rencontré, à savoir :

- [ 1 ] Véhicule existant et autorisé sur le RFN faisant l'objet d'une modification substantielle
- [ 2 ] Véhicule déjà autorisé dans un autre État
- [ 3 ] Nouveau type de véhicule construit sur la base de la définition technique d'un type déjà autorisé sur le RFN

91 **Cas 1 :**

a) Une notice générale du projet de modification comprenant :

- la présentation du demandeur ;
- l'organisation mise en œuvre pour la modification du véhicule envisagée présentant :
  - les principes d'organisation que le demandeur entend retenir pour les tâches de conception et de réalisation du projet,
  - les responsabilités des intervenants,
  - les modalités de coordination et de contrôle ;
- la copie de l'autorisation de ce véhicule et, le cas échéant, la déclaration de vérification CE de celui-ci ou, à défaut, le numéro d'inscription au registre national des véhicules ;
- le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation.

b) Un mémoire technique :

- décrivant le contexte général dans lequel s'inscrit la modification et précisant les conditions d'intégration en sécurité du véhicule modifié dans le système où il est destiné à être utilisé ;
- décrivant de manière détaillée les caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles de la modification et des éléments impactés par celle-ci, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelle ;
- présentant de manière détaillée les innovations et/ou singularités du projet de modification.

c) La liste :

- des référentiels réglementaires et techniques applicables au projet ;
- des constituants d'interopérabilité dont l'utilisation est requise par la réglementation applicable ;
- éventuelles dérogations à la réglementation technique et de sécurité envisagées pour la réalisation du projet, en distinguant les dérogations aux STI et celles aux règles nationales.

d) Liste des tests et essais réalisés :

- description des tests et essais ;
- avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats.

e) Un mémoire justificatif de la sécurité précisant les conditions d'exploitation et de maintenance du véhicule modifié à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité tout au long de la durée de l'exploitation. Ce mémoire comporte :

- une étude de sécurité relative à l'intégration des modifications réalisées sur le véhicule existant conformément aux méthodes décrites dans le règlement [CE] n° 352/2009 ;

---

<sup>16</sup> Annexe V de l'arrêté du 23 juillet 2012

- le processus de gestion des risques comprenant :
  - l'analyse des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité résultantes qui doivent être remplies par le véhicule modifié faisant l'objet de l'évaluation,
  - la démonstration de la conformité du véhicule modifié avec les exigences de sécurité identifiées,
  - la preuve de la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées ;
- la description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée, et notamment :
  - les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation,
  - les conditions d'intervention pour les dépannages et remorquages en ligne, relevages et services de secours ;
- la description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du véhicule modifié, en particulier les éventuels nouveaux principes de maintenance ou plan de maintenance envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à ce nouveau plan de maintenance devront être précisées.

f) Les pièces relatives à la conformité aux STI (le cas échéant), à savoir :

- la déclaration CE de vérification du véhicule modifié. Celle-ci devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe VII de l'arrêté du 23 juillet 2012. En particulier, elle devra préciser la liste des constituants d'interopérabilité utilisés ;
- pour chacun des constituants d'interopérabilité, une déclaration CE d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi établie par le fabricant ou son mandataire ;
- la copie des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports et/ou des notifications des décisions de la commission européenne relatives aux demandes de dérogations aux STI.

g) Le cas échéant, la déclaration de vérification du véhicule modifié aux règles nationales, sous réserve des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports.

h) Les éléments permettant de renseigner le registre national des véhicules et le registre RETVA.

i) Le rapport sur la sécurité établi par l'OQA.

## 92 **Cas 2 :**

a) Une notice générale du projet comprenant :

- la présentation du demandeur ;
- la copie de l'autorisation du véhicule sur un réseau d'un pays membre de l'Union européenne ou appliquant des règles équivalentes à celles de l'Union européenne en vertu d'accords conclus avec celle-ci, accompagnée d'une traduction en français par un traducteur assermenté, et, le cas échéant, la déclaration de vérification CE de ce véhicule ;
- le cas échéant, l'historique de l'entretien du véhicule et, les modifications techniques apportées après l'autorisation.

b) Un mémoire technique :

- décrivant le contexte général dans lequel s'inscrit le projet et précisant les conditions d'intégration en sécurité du véhicule dans le système où il est destiné à être utilisé ;
- décrivant de manière détaillée les caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles du véhicule, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelle ;
- présentant de manière détaillée les innovations et/ou singularités du projet.

c) La liste :

- des référentiels réglementaires et techniques applicables au projet ;
- des constituants d'interopérabilité dont l'utilisation est requise par la réglementation applicable ;
- des éventuelles dérogations à la réglementation technique et de sécurité relatives au véhicule, en distinguant les dérogations aux STI et celles aux règles nationales.

d) Liste des tests et essais spécifiques à la circulation sur le RFN réalisés :

- description des tests et essais ;
- avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats.

e) Un mémoire justificatif de la sécurité comportant une étude des écarts éventuels avec les règles techniques et de sécurité françaises et, en cas d'existence de tels écarts, une analyse démontrant l'absence d'incidence sur la sécurité ou l'interopérabilité et, à défaut, les mesures nécessaires pour réduire ces écarts. Cette étude doit être menée conformément aux méthodes décrites dans le règlement [CE] n°352/2009.

f) Les pièces relatives à la conformité aux STI (le cas échéant), à savoir :

- la déclaration CE de vérification du véhicule ;
- pour chacun des constituants d'interopérabilité, une déclaration CE d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi établie par le fabricant ou son mandataire ;
- la copie des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports et/ou des notifications des décisions de la commission européenne relatives aux demandes de dérogations aux STI.

g) Le cas échéant, la déclaration de vérification du véhicule aux règles nationales, sous réserve des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports.

h) Le rapport sur la sécurité établi par l'OQA

### 93 **Cas 3 :**

a) Une notice générale du projet comprenant :

- la présentation du demandeur ;
- l'organisation mise en œuvre pour le projet du véhicule présentant :
  - les principes d'organisation que le demandeur entend retenir pour les tâches de conception et de réalisation du projet,
  - les responsabilités des intervenants,
  - les modalités de coordination et de contrôle ;
- la copie de l'autorisation du type de véhicule de référence déjà autorisé sur le RFN, et, le cas échéant, la déclaration de vérification CE de celui-ci ou, à défaut, le numéro d'inscription au registre national des véhicules ;
- le cas échéant, les modifications techniques apportées après l'autorisation du type de véhicule de référence déjà autorisé sur le RFN ;

c) Un mémoire technique :

- décrivant le contexte général dans lequel s'inscrit le projet ;
- précisant les conditions d'intégration en sécurité du véhicule dans le système où il est destiné à être utilisé ;
- décrivant de manière détaillée les caractéristiques structurelles, techniques et fonctionnelles du véhicule, comprenant les documents pertinents tels que plans, schémas, photographies, notices descriptives, normes, spécifications techniques et fonctionnelle ;
- présentant de manière détaillée les innovations et/ou singularités du projet.

c) La liste :

- des référentiels réglementaires et techniques applicables au projet ;
- des constituants d'interopérabilité dont l'utilisation est requise par la réglementation applicable ;
- des éventuelles dérogations à la réglementation technique et de sécurité envisagées pour la réalisation du projet, en distinguant les dérogations aux STI et celles aux règles nationales.

d) Liste des tests et essais réalisés :

- description des tests et essais ;
- avis des personnes compétentes qui ont analysé et validé les résultats.

e) Un mémoire justificatif de la sécurité précisant les conditions d'exploitation et de maintenance du véhicule à respecter pour assurer le respect des objectifs de sécurité (conformément aux méthodes décrites dans le règlement [CE] n° 352/2009) tout au long de la durée de l'exploitation et qui comporte :

- le processus de gestion des risques comprenant :
  - l'analyse des risques, qui identifie les dangers, les risques, les mesures de sécurité associées et les exigences de sécurité résultantes qui doivent être remplies par le véhicule faisant l'objet de l'évaluation,
  - la démonstration de la conformité du véhicule modifié avec les exigences de sécurité identifiées,
  - la preuve de la gestion de tous les dangers identifiés et des mesures de sécurité associées ;
- la description des domaines d'exploitation et des caractéristiques générales d'exploitation en situation normale, particulière ou dégradée, et notamment :
  - les documents nécessaires à l'exploitant pour élaborer ses consignes d'exploitation,
  - les conditions d'intervention pour les dépannages et remorquages en ligne, relevages et services de secours ;
- la description des exigences de maintenance à respecter pour les éléments de sécurité du véhicule, en particulier les éventuels nouveaux principes de maintenance ou plan de maintenance envisagés. Dans ce cas, les conditions d'emploi liées à au plan de maintenance devront être précisées.

f) Les pièces relatives à la conformité aux STI (le cas échéant), à savoir :

- la déclaration CE de vérification du véhicule. Celle-ci devra respecter les prescriptions décrites à l'annexe VII de l'arrêté du 23 juillet 2012. En particulier, elle devra préciser la liste des constituants d'interopérabilité utilisés ;
- pour chacun des constituants d'interopérabilité, une déclaration CE d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi établie par le fabricant ou son mandataire ;
- la copie des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports et/ou des notifications des décisions de la commission européenne relatives aux demandes de dérogations aux STI.

g) Le cas échéant, la déclaration de vérification du véhicule aux règles nationales, sous réserve des dérogations éventuelles accordées par le ministre chargé des transports.

h) Les éléments permettant de renseigner le registre national des véhicules et le registre RETVA.

i) Le rapport sur la sécurité établi par l'OQA.

#### **Annexe IV : Contenu du dossier de demande d'agrément de prototype de wagon citerne TMD**

- 94 Conformément au point 2 de l'article 15 de l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »), « l'EPSF est désigné comme organisme compétent pour la délivrance des agréments de prototypes de wagons-citernes, des citernes amovibles .... prévus au 6.8.2.3 du RID ».
- 95 Le chapitre 6.8 du RID concerne précisément les prescriptions relatives à la construction, aux équipements, à l'agrément du prototype, aux épreuves et contrôles ainsi qu'au marquage des wagons-citernes dont les réservoirs sont construits en matériaux métalliques.
- 96 Tous les intervenants dans le transport de MD ont des obligations de sécurité et doivent respecter les prescriptions du RID en ce qui les concerne. L'exploitant<sup>17</sup> d'un wagon-citerne doit notamment veiller :
- à l'observation des prescriptions relatives à la construction, à l'équipement, aux épreuves et au marquage ;
  - à ce que l'entretien des citernes et de leurs équipements soit effectué d'une manière qui garantisse que le wagon-citerne soumis aux sollicitations normales d'exploitation, réponde aux prescriptions du RID, jusqu'à la prochaine épreuve.
- 97 De manière plus concrète, pour chaque nouveau type de wagon-citerne, le constructeur dépose à l'EPSF, une demande d'instruction de dossier pour l'obtention d'un nouvel agrément de type RID. La mission de l'EPSF se traduit par l'expertise d'un dossier technique constitué par le constructeur suivie du contrôle de la citerne prototype sur le site de production. Le déroulement de la procédure appliquée pour l'obtention de cet agrément est précisé par la figure 3 ci-après.
- 98 Le dossier technique transmis à l'EPSF par le constructeur, doit comprendre tous les éléments nécessaires à la démonstration que le nouveau prototype respecte l'ensemble des exigences exprimées au § 6.8.2.3 du RID, à savoir :
- que le nouveau prototype ainsi que ses moyens de fixation, convient à l'usage qu'il est envisagé d'en faire ;
  - qu'il répond aux conditions de construction du § 6.8.2.1 ;
  - qu'il répond aux conditions d'équipements du § 6.8.2.2 ;
  - qu'il répond aux dispositions spéciales applicables aux matières transportées.

Ce dossier technique comprend :

- Un descriptif technique contenant les informations détaillées suivantes :
  - le code citerne attribué à la citerne,
  - la liste des matières et/ou groupes de matières susceptibles d'être transportées dans la citerne,
  - la nature et les caractéristiques des matériaux de tous les éléments constituant la citerne,
  - les températures et pressions prises en compte pour la conception de la citerne,
  - l'étendue des contrôles effectués sur la citerne,
  - les caractéristiques de tous les équipements installés sur la citerne,
  - la nature et les caractéristiques des revêtements, protections et dispositifs d'isolation thermique.

---

<sup>17</sup> Selon les définitions du RID, on entend par exploitant d'un wagon-citerne, l'entreprise au nom de laquelle le wagon-citerne est immatriculé ou admis au trafic. Ce terme est équivalent au terme « détenteur » comme précisé au <sup>5)</sup> du 1.2.1 du RID.

- Des plans, notamment :
  - le plan de la citerne et de ses fixations sur le châssis du wagon,
  - les plans détaillés des équipements (couvercles, équipements de vidange gravitaire, équipements en partie haute de la citerne, dispositif de mise à l'atmosphère, etc.);
  - le plan des inscriptions réglementaires et en particulier, le plan de la plaque d'identité de la citerne.
  
- Une note de calculs répondant aux exigences de la norme NF EN 14025. Cette norme européenne spécifie les prescriptions minimales pour la conception et la construction des citernes métalliques sous pression ayant une pression maximale de service supérieure à 0,5 bar, utilisées pour le transport de MD par route et par chemin de fer.

99 À l'issue de la validation du dossier technique, l'EPSF réalise sur le site du constructeur, l'expertise du nouveau prototype de citerne pour en vérifier sa conformité au dossier technique. Les contrôles nécessaires à l'agrément du nouveau prototype sont réalisés conformément aux prescriptions de la norme NF EN 12972 relative aux citernes destinées au transport de MD – Epreuve, contrôle et marquage des citernes métalliques.

100 Concrètement, l'expertise sur le site du constructeur consiste aux opérations de contrôle suivantes :

- l'examen visuel complet des parois de la citerne (intérieur et extérieur) et des accessoires qui y sont soudés pour identifier tout défaut de surface ;
- le contrôle des épaisseurs et de la géométrie de la citerne ;
- l'épreuve de pression hydraulique effectuée à la pression indiquée sur la plaque d'identité de la citerne ;
- la détermination de la capacité en eau de la citerne ;
- l'épreuve d'étanchéité effectuée sur la citerne ainsi que sur les équipements de service utilisés avec la citerne ;
- la vérification des équipements de service installés sur la citerne et de leur marquage afin de s'assurer qu'ils répondent bien aux prescriptions du RID et qu'ils sont bien adaptés aux conditions de fonctionnement de la citerne ;
- la vérification du marquage réglementaire sur la citerne et sa plaque d'identité.

101 Les visites chez le constructeur sont également l'occasion d'autres contrôles portant sur :

- la vérification des certificats matière des matériaux utilisés ;
- la vérification des certificats de conformité des équipements de service ;
- l'identification des métaux d'apport de soudage ;
- les dispositions prises en matière de traçabilité ;
- l'examen des méthodes de fabrication (formage, emboutissage, découpage, etc.) ;
- le soudage (vérification des qualifications préalables du constructeur, des modes opératoires, des soudeurs et opérateurs) ;
- la qualification des opérateurs réalisant les contrôles non destructifs (radiographie, ultrasons, magnétoscopie, ressuage) ;
- les comptes rendus des contrôles non destructifs.

102 Pour certains types de citernes tels que celles destinées au transport de gaz de la classe 2, sont réalisés des contrôles supplémentaires dont les comptes rendus sont vérifiés par l'EPSF, notamment :

- les essais destructifs effectués sur des échantillons représentatifs des soudures de la citerne, essais mécaniques et épreuves de résilience ;
- l'enregistrement du traitement thermique effectué sur la citerne après soudage.

- 103 La validation finale du " nouveau prototype de wagon-citerne " au sens du 6.8.2.3 du RID, se traduit par la délivrance d'un numéro d'agrément de type par l'EPSF qui est indiqué sur la plaque d'identité fixée sur la citerne. L'expert contrôleur de l'EPSF appose le poinçon EPSF sur cette même plaque sur laquelle figure la date de la première épreuve hydraulique qu'a subie la citerne.
- 104 Les résultats des expertises et des contrôles effectués par l'EPSF sont consignés dans des rapports joints au certificat intitulé « certificat d'agrément de type de citerne TMD de wagon ».
- 105 Cet agrément de type RID dont la durée de validité est de 10 ans maximum, pourra servir à la fabrication de citernes de série, dont la conformité au type validé par l'EPSF, est vérifiée par les experts agréés selon le § 6.8.2.4.6 du RID.
- 106 L'agrément du nouveau prototype de wagon citerne destiné au transport de MD est annexé à l'AMEC délivré par l'EPSF comme prévu à l'article 11 de l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

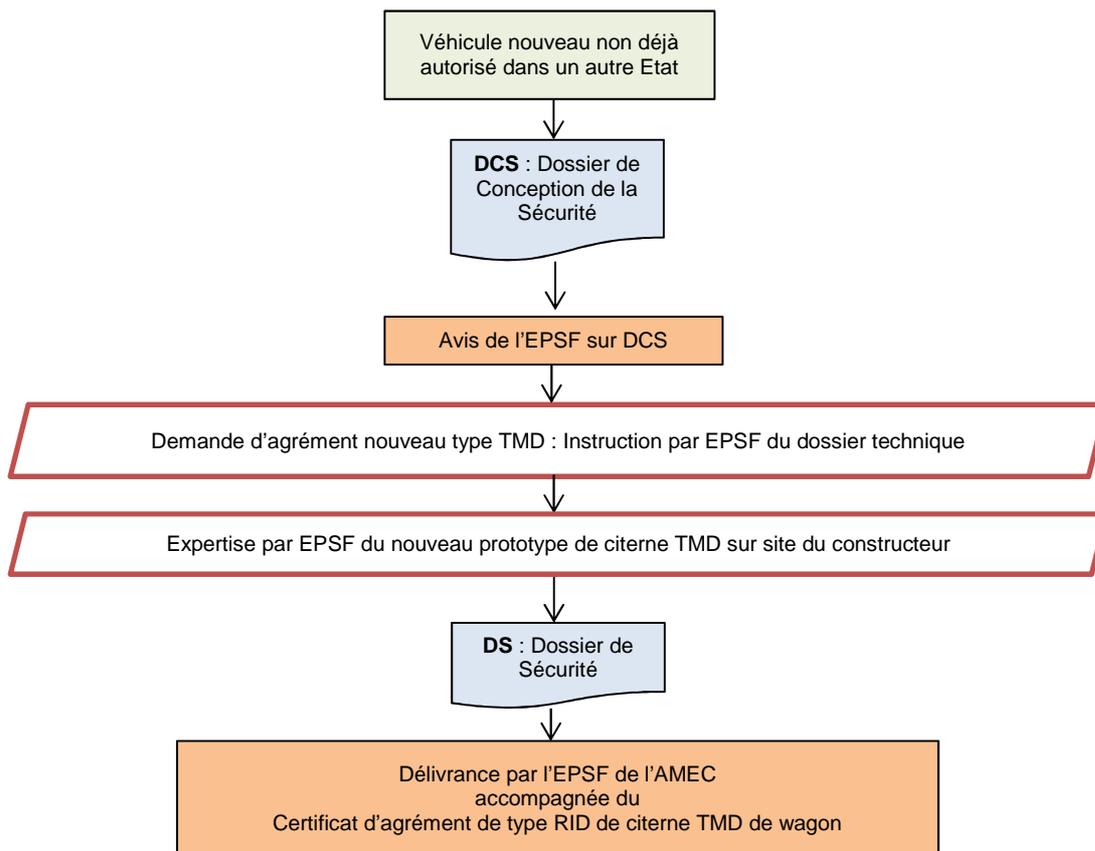


Figure 3 : Déroulement de la procédure de délivrance d'un agrément de type de citerne TMD

NOTA : Cette procédure est également applicable dans le cas d'un véhicule faisant l'objet d'un DTS

Annexe V : Modèle « Autorisation de mise en service »



**AUTORISATION DE MISE EN SERVICE**

En conformité avec le décret 2006-1279 modifié

L'Établissement public de sécurité ferroviaire atteste que le véhicule sous le numéro d'ordre délivré par l'EPSF (E.I.N.) : FR5120121191 est autorisé conformément au type de véhicule par :

le numéro d'identification du type de véhicule RETVA : 17-001-0001-7/001

et autorisé en France sous le numéro d'identification européen d'autorisation : FR5920111002

Référence de l'autorisation du type délivrée par l'EPSF :

AV-A/ANG/2012-01-32 du 13/01/2012

Catégorie de matériel : Locotracteur

Date d'autorisation : 18/09/2012

Matériel moteur, série : Y9000

Numéro constructeur :

Marquage des voitures (annexe P13) :

Numéro interne: 9029

Marquage (annexe P9) :

Année de construction : 2012

Pays autorisés :

87

Restrictions d'utilisation codées :


Restrictions d'utilisation non codées :

ex Y7264

L'attestation de conformité série au type pour ce véhicule nous ayant été transmise, l'EPSF valide l'enregistrement de celui-ci dans le Registre national des véhicules, avec la situation : EN SERVICE

Division Autorisations matériels  
60 rue de la Vallée  
CS 11718  
80017 Amiens Cédex  
nvr@securite-ferroviaire.fr

Signature :

Laurent  
CEBULSKI

Aucun duplicata de ce formulaire ne sera délivré

- 107 Ce document est un exemple d'autorisation individuelle délivrée par l'EPSF pour un véhicule conforme à un type déjà autorisé selon le processus évoqué au § 5.7.

## **Annexe informative concernant les organismes**

### **A.1 : Quel est le rôle de l'Organisme Qualifié Agréé ?**

- 108 Les dossiers de demande d'AMEC doivent faire l'objet d'une évaluation par un OQA. L'agrément de l'organisme qualifié est délivré par l'EPSF pour une durée au plus de cinq ans. Au sens communautaire, il est connu sous le terme « organisme désigné ». Son champ d'application est national.
- 109 L'OQA a pour mission d'évaluer la démonstration réalisée par le demandeur vis-à-vis de la maîtrise des risques. L'OQA agissant en tant qu'organisme d'évaluation de l'application du processus de gestion des risques selon le règlement (CE) n° 352/2009, rédige un rapport d'évaluation conforme aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté du 23 juillet 2012.
- 110 La liste des OQA est publiée sur le site Internet de l'EPSF.

### **A.2 : Quel est le rôle d'un organisme notifié / habilité ?**

- 111 Un organisme notifié (ON) est une organisation nommée par un gouvernement membre et notifiée à la Commission européenne et aux autres EM de l'UE. Un ON établi en France est dénommé « organisme habilité ». Celui-ci est habilité à mettre en œuvre les procédures d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité et le contenu des déclarations « CE » correspondantes ainsi que la procédure de vérification « CE » des matériels roulants et le contenu des déclarations « CE » correspondantes. Son champ d'application s'étend dans toute la communauté Européenne.
- 112 Les STI déterminent les constituants d'interopérabilité relevant de leur champ d'application et établissent les procédures que les demandeurs doivent appliquer pour l'évaluation de la conformité et/ou l'aptitude à l'emploi de ces CI. Les STI peuvent exiger que l'évaluation soit réalisée par un ON, qui délivre le certificat de conformité et d'aptitude à l'emploi. Le demandeur établit ensuite la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou la déclaration « CE » de vérification du véhicule. Chaque ON constitue un dossier technique au sujet des contrôles qu'il a réalisés.
- 113 Si les STI le précisent ou, le cas échéant, à la requête du demandeur, le véhicule peut être subdivisé en plusieurs éléments ou contrôlé à certaines étapes de la procédure de vérification. Dans ce cas, l'organisme notifié choisi par le demandeur, applique la procédure d'attestation de contrôle intermédiaire (ACI). Il contrôle et atteste chaque élément ou certaines étapes de la procédure de vérification et délivre des ACI « CE ». Pour chaque ACI, le demandeur peut établir ensuite une déclaration d'ACI « CE ».
- 114 La liste des ON est publiée sur le site internet de la Commission européenne, sous leur désignation anglo-saxonne « Notified Body ».
- 115 Les organismes notifiés contrôlent la conformité aux STI et établissent le certificat de conformité « CE » destiné au demandeur.