

Arrêté du 23 mars 2021 relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essais

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement CE n° 352/2009 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration, notamment son article L. 231-1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2132-6 et L. 2221-6-1 ;

Vu le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, notamment ses articles 3,4 et 155 ;

Vu l'avis n° 2020-061 de l'Autorité de régulation des transports en date du 17 septembre 2020,

Arrête :

Chapitre I^{er} : Dispositions générales (Articles 1 à 6)

Article 1

Le présent arrêté définit le régime de délivrance des autorisations temporaires de circulation d'un véhicule à des fins d'essai et des autorisations de catégories d'essai. Il en définit également les conditions de réalisation.

Les essais de vérification de la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire mentionnés au 2° de l'article 190 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé sont exclus du champ d'application du présent arrêté.

Article 2

Au sens du présent arrêté, on entend par :

1° « Innovation » : introduction dans le système ferroviaire d'un produit ou d'un procédé, nouveau ou significativement amélioré par rapport à celui précédemment élaboré et installé dans un matériel roulant et ou sur une infrastructure autorisée.

Deux types d'innovations sont ainsi caractérisés : les innovations de produits, entendus comme biens ou services, et de procédés.

Le caractère significatif de l'amélioration du produit ou du procédé est apprécié par le demandeur ;

2° « Impact significatif sur la sécurité » ou « en matière de sécurité » : l'impact significatif sur la sécurité au sens du règlement d'exécution (UE) 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé ;

3° « Composant nouveau » : tout composant d'un véhicule autorisé qui découle d'une solution existante déjà mise sur le marché et qui est défini par des normes ou règles de l'art ;

4° « Autorisation d'une catégorie d'essais » : une autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire à un organisme d'essais de réaliser des essais de même nature, dans des conditions techniques et organisationnelles identiques, sur la base d'un manuel de catégorie d'essais ;

5° « Organisme d'essais » : un organisme accrédité pour une typologie d'essais selon la norme NF EN ISO/CEI 17025 ou, lorsqu'il n'existe pas de référentiel technique correspondant à l'essai envisagé, un organisme qui justifie auprès de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire du respect d'exigences organisationnelles équivalentes par la fourniture de l'élément mentionné au u de l'article 21 ;

- 6° « Essai » : une ou plusieurs circulations d'un véhicule ou d'un train qui visent à tester les performances techniques et fonctionnelles d'un sous-système dans des conditions dérogoires à la réglementation technique applicable au système ferroviaire ;
- 7° « Essai d'intégration » : essai en circulation permettant de vérifier et de valider principalement le montage, les interfaces et le bon fonctionnement d'un composant dans son environnement définitif, qu'il s'agisse de l'infrastructure ou du matériel roulant ;
- 8° « Essai dynamique » : essai en circulation permettant de vérifier les performances, le bon fonctionnement et la compatibilité technique d'une infrastructure avec un matériel roulant, et inversement, en garantissant le niveau de sécurité requis et l'interopérabilité ;
- 9° « Survitesse » : vitesse supérieure à celle autorisée pour un matériel roulant ou pour une infrastructure en état de fonctionnement nominal dans le système ferroviaire ;
- 10° « Expert » : personne physique disposant de connaissances techniques, d'une expérience pratique dans un domaine et dont les compétences professionnelles dans ce domaine ont été éprouvées. Il répond aux exigences prévues à l'article 21 ;
- 11° « Exploitant ferroviaire » : désigne indifféremment le gestionnaire de l'infrastructure ou l'entreprise ferroviaire ;
- 12° « Demandeur » : un exploitant ferroviaire, un organisme d'essais ou un fabricant demandant une autorisation temporaire d'essais auprès de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire. Pour les catégories d'essais, le demandeur est un organisme d'essais ;
- 13° « Equipe de conduite » : l'ensemble des membres du personnel participant à la conduite lors de la circulation d'essai et présents en cabine de conduite ;
- 14° « Chef d'essai » : la personne responsable sur le plan opérationnel de la circulation d'essai et placée sous la responsabilité du demandeur.

Article 3

I. - Sur les lignes mises en service au sens du 46° de l'article 2 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, les essais mentionnés à l'article 154 du même décret qui ont un impact significatif sur la sécurité font l'objet d'une autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

II. - L'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre une autorisation temporaire pour des circulations d'essais :

1° Visant à procéder aux vérifications nécessaires pour l'établissement des justificatifs visés à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 du 4 avril 2018 susvisé ;

2° Réalisées à sa demande ou celle de l'Agence en cas de doutes justifiés lors de l'examen des éléments du dossier de sécurité dans le cadre d'une demande d'autorisation de mise sur le

marché conformément à l'article 42 du règlement d'exécution (UE) n° 2018/545 du 4 avril 2018 susvisé ;

3° Destinées à expérimenter une innovation ou un composant nouveau sur un véhicule ou sur un sous-système d'un véhicule en amont d'une démarche d'autorisation de mise sur le marché ;

4° Effectuées en amont d'une démarche d'autorisation de mise en service en vue d'un renouvellement ou d'un réaménagement de l'infrastructure, durant lesquels le véhicule est utilisé sur une installation fixe dans des conditions différentes de celles prévues dans l'autorisation de mise sur le marché en vigueur.

III. - L'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre une autorisation de catégorie d'essais, pour les essais entrant dans le cadre mentionné au 1° du II du présent article dans les conditions définies à l'article 155 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé.

Article 4

Les essais sur des lignes destinées à être mises en service conformément au décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé sont réalisés sous la responsabilité et le contrôle de l'organisme d'essais.

Cependant, dès lors que ces essais sont réalisés à partir ou à destination d'une ligne du système ferroviaire, ils font en outre l'objet d'une autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Article 5

Les essais se déroulant sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire sont également soumis à autorisation de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans les conditions spécifiques prévues au chapitre VI du présent arrêté.

Article 6

Lors de la réalisation d'essais, le transport de voyageurs est interdit. Par dérogation, dans les cas de renouvellement ou réaménagement d'un véhicule déjà autorisé, le transport de voyageurs peut être exceptionnellement autorisé par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire sous réserve de l'absence d'impact significatif pour la sécurité des voyageurs et de la démonstration de la maîtrise des risques.

Chapitre II : Rôle des acteurs (Articles 7 à 14)

Article 7

Le demandeur est responsable de la sécurité de la circulation d'essai et des moyens mis à la disposition du chef d'essai pour la réalisation de cette circulation. Il dépose la demande décrivant l'organisation et les conditions de la réalisation de l'essai permettant de garantir la sécurité de la circulation et le respect des conditions de l'autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Lorsque le demandeur est un exploitant ferroviaire, celui-ci décrit dans son système de gestion de la sécurité la procédure de réalisation des essais et de garantie de la sécurité.

Lorsque le demandeur n'est pas un exploitant ferroviaire, celui-ci décrit, dans le dossier de demande, la procédure de réalisation de la circulation d'essai et de garantie de la sécurité en identifiant les risques associés à chaque situation dangereuse et en indiquant les mesures prises pour réduire ces risques dans l'analyse de risque mentionnée à l'article 18.

Article 8

L'organisme d'essais exécute les essais en sécurité dans les conditions présentées dans le dossier de demande.

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

Article 9

Le chef d'essai est responsable de l'exécution des circulations d'essai, de l'application des prescriptions relatives aux essais et des consignes de sécurité, ainsi que de la sécurité des personnes admises à bord du train d'essai et veille à l'absence de toute modification des paramètres de l'essai, sauf en cas d'urgence. Il s'assure de l'adéquation de l'équipe de conduite avec les conditions dérogatoires de la circulation d'essai définies par le demandeur. Il est en mesure de communiquer en permanence avec l'équipe de conduite durant la circulation d'essai.

Article 10

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

Article 11

L'équipe de conduite comprend un dirigeant qualifié du service de conduite qui a pour rôle de :

- limiter le nombre de personnes présentes en cabine au strict nécessaire ;
- veiller à la sécurité des circulations et à l'application des conditions définies par le demandeur ;
- être l'interlocuteur du chef d'essai ;
- recueillir, analyser et faire exécuter au moment opportun les demandes de manipulations particulières ;
- assurer les liaisons entre la circulation d'essai et le service chargé de la gestion des circulations.

Article 12

En vue de l'élaboration du dossier de demande, l'expert, diligenté par le demandeur, procède à des analyses pour formuler un avis conclusif sur les mesures de couverture des risques fondé sur des éléments relatifs à l'aptitude d'un système à respecter les exigences de sécurité dans son domaine de compétences.

Article 13

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire instruit le dossier de demande et délivre, le cas échéant, une autorisation temporaire d'essais ou de catégories d'essais pour la réalisation des essais dans les conditions définies par le présent arrêté.

Article 14

Le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations :

- fournit un avis préalable à l'introduction de la demande d'autorisation mentionnée à l'article 1er et relatif à l'adéquation entre les conditions de réalisation de l'essai et les règles d'exploitation applicables. Les conditions de réalisation de l'essai incluent les conditions d'acheminement du véhicule utilisé pour la réalisation de l'essai ;
- accorde un accès au réseau au demandeur pour la réalisation de l'essai dans les conditions fixées par l'autorisation délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire et dans le délai mentionné au premier alinéa de l'article 35 ;
- se coordonne avec tout autre gestionnaire d'infrastructure concerné.

Chapitre III : Conditions préalables à la demande de l'autorisation d'utilisation temporaire d'un véhicule à des fins d'essais (Articles 15 à 19)

Article 15

Aux fins de la réalisation d'essai, le demandeur :

- a) Identifie et définit les écarts entre les conditions de réalisation de la circulation et la réglementation technique applicable au système ferroviaire ;
- b) S'assure que des procédures et méthodes d'identification des risques, d'évaluation des risques et des mesures de maîtrise des risques ont été mises en place ;
- c) S'assure que tout exploitant ferroviaire intervenant dans l'organisation ou la réalisation de la circulation d'essai précise, dans le cadre de son système de gestion de la sécurité, les procédures et méthodes d'identification des risques et de mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques ;
- d) S'assure que les membres de l'équipe de conduite ont reçu la formation mentionnée à l'article 17 ;
- e) Désigne le ou les experts compétents et s'assure que ces derniers répondent aux exigences mentionnées à l'article 16 ;
- f) Garantit la cohérence et le respect de la répartition des tâches entre les différents acteurs et au sein de l'équipe de conduite ;
- g) Réalise l'analyse des risques mentionnée à l'article 18 ;
- h) Organise la formalisation de la préparation de chaque circulation d'essai et un retour d'expérience après chacune de ces circulations ;
- i) Désigne le chef d'essai et les membres de l'équipe de conduite et précise le rôle du chef d'essai ainsi que les moyens mis à sa disposition par le demandeur pour la réalisation de l'essai.

Pour les essais réalisés en présence de voyageurs à bord du véhicule ou du train d'essai, le demandeur démontre l'absence d'impact significatif sur la sécurité des voyageurs sur la base de l'analyse des risques mentionnée au g.

Pour les essais réalisés sur une ligne destinée à être autorisée, le demandeur décrit l'organisation mise en place et démontre qu'il garantit le déroulement de l'ensemble des essais en sécurité. Les conditions organisationnelles doivent être appliquées sur l'ensemble de la circulation.

Article 16

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

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

La démonstration du respect des exigences définies par le présent article peut être apportée par toute preuve documentaire.

L'expert peut être interne ou externe au demandeur.

Article 17

I. - L'équipe de conduite possède les compétences et connaissances nécessaires à la conduite et aux particularités de la circulation d'essai en matière :

- d'application de la réglementation technique et de sécurité de l'exploitation ainsi que la documentation d'exploitation du réseau concerné par la circulation ;
- d'application des consignes spécifiques à la circulation d'essai ;
- de respect des prescriptions d'utilisation du matériel roulant ;
- de connaissance des sections de ligne parcourues. A cette fin, l'équipe de conduite détient la documentation relative à la modification permanente ou temporaire de la signalisation et à la description de l'infrastructure durant la réalisation de la circulation d'essai.

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

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

La formation est délivrée par un exploitant ferroviaire qui en justifie par la remise d'une attestation de formation. L'exploitant ferroviaire délivrant la formation peut avoir recours à un tiers.

Article 18

Les essais et catégories d'essais font l'objet d'une analyse des risques préalable à leur exécution et à la transmission du dossier de demande d'autorisation mentionné à l'article 25. Cette analyse est réalisée en application du règlement d'exécution (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé et décrit toutes les situations de risque identifiées, leurs causes, leurs conséquences potentielles et indique les mesures prises pour réduire les risques associés à chaque situation dangereuse identifiée.

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

Article 19

A l'appui de la demande de l'avis préalable mentionné à l'article 14, lorsqu'il n'est pas le gestionnaire d'infrastructure, le demandeur fournit au gestionnaire d'infrastructure les documents mentionnés aux alinéas a, b, c, d, e, f, g, k, m, o et r de l'article 21.

Le gestionnaire d'infrastructure communique au demandeur son avis dans un délai de quinze jours à compter de la réception de la demande.

Lorsque cet avis nécessite une coordination du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations avec un autre gestionnaire d'infrastructure, ce délai est porté à trente jours.

Chapitre IV : Autorisation temporaire de circulation d'un véhicule à des fins d'essais délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (Articles 20 à 23)

Article 20

L'autorisation temporaire d'utilisation du véhicule à des fins d'essais est délivrée par l'Établissement public de sécurité ferroviaire au vu de la démonstration par le demandeur du respect des exigences de sécurité relatives au sous-système, au véhicule et à l'exploitation ferroviaire.

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

Article 21

Le dossier de demande présente les conditions de réalisation de la circulation d'essai et les dispositions prises pour satisfaire aux exigences de sécurité.

A cette fin, il présente les risques de la circulation en essai, les mesures pour les maîtriser et garantir que le véhicule en essai est apte à circuler pendant toute la durée de l'essai dans les conditions prévues sans engager la sécurité de l'exploitation.

Il présente également les éléments permettant d'attester que le demandeur possède les garanties suffisantes en termes de méthodologie, d'instrumentation et de connaissance du réseau concerné.

Le dossier de demande contient les éléments suivants :

- a) Raison sociale du demandeur et, le cas échéant, raison sociale de l'entité qui l'a mandaté ;
- b) Description synthétique du véhicule ;
- c) Nature et finalité de l'essai, itinéraires prévus sur le réseau visé à l'article 1^{er} du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, spécificités de l'essai ;
- d) Ensemble des écarts par rapport à la réglementation technique et d'exploitation ;
- e) Conditions de réalisation de l'essai d'un point de vue technique, d'exploitation et organisationnel ;
- f) Conditions de gestion des situations d'urgence ;
- g) Eléments d'analyse des risques et leurs moyens de couverture associés ;
- h) Désignation de l'organisme d'essai ;
- i) Avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés sur l'adéquation des conditions régissant l'utilisation du véhicule en essai sur le réseau, avec les mesures devant être prises sur l'infrastructure préalablement fournies au demandeur par le ou lesdits gestionnaires d'infrastructure ;
- j) Avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières ou le cas échéant sur les conditions dérogatoires applicables ;
- k) Calendrier prévisionnel des circulations en essai ;
- l) Dossier de maintenance du sous-système testé. En cas d'absence du dossier de maintenance, cette absence est justifiée ;
- m) Avis des experts dans leur domaine de compétence respectif ;
- n) Attestation du demandeur justifiant que l'expert répond aux exigences visées à l'article 16 ;
- o) Date souhaitée d'obtention de l'autorisation temporaire et durée de l'autorisation ;

- p) Etat nominal de fonctionnement du véhicule tel que défini à l'article 2 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé ;
- q) Désignation de l'exploitant ferroviaire en charge de la ou des circulations en essai ;
- r) Lorsque pour réaliser l'essai, un acheminement dans des conditions dérogatoires à la réglementation technique ou d'exploitation est nécessaire, le demandeur présente les conditions de réalisation en sécurité de cet acheminement dérogatoire dans son dossier de demande ;
- s) Désignation d'un chef d'essais ;
- t) Le cas échéant, les attestations d'accréditation pertinentes selon l'essai envisagé ;
- u) Tout élément permettant de justifier l'expérience de l'organisme d'essai ;
- v) L'engagement à limiter le nombre de personnes présentes en cabine en fonction de la criticité de l'essai concerné ;
- w) L'engagement de disposer des attestations des membres de l'équipe de conduite mentionnées au II de l'article 17 et de tenir ces attestations à la disposition de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Le demandeur ajoute tous les éléments qui lui apparaissent pertinents concernant l'essai.

Les demandes sont envoyées à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire par voie électronique via son site internet (à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr>) ou par courrier suivi ou remis en main propre avec accusé de réception.

Le présent article ne s'applique pas aux essais sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire.

Article 22

A l'issue de l'évaluation de la demande, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire notifie sa décision au demandeur par voie électronique, par courrier suivi ou remis en main propre avec accusé de réception.

En cours d'évaluation, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut demander des informations ou des pièces complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable pour les transmettre y compris tout élément justifiant que le demandeur ou l'exploitant ferroviaire présente les garanties suffisantes.

Dans ce cas, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut suspendre le délai d'évaluation jusqu'à la transmission des éléments demandés.

L'autorisation tient compte de la date et de la durée souhaitées par le demandeur dans sa demande et en tout état de cause est délivrée pour une durée maximale d'un an.

Pour délivrer l'autorisation, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire s'appuie sur l'avis de l'expert ainsi que sur sa propre évaluation de la pertinence de l'identification des risques et des mesures de couvertures.

L'autorisation temporaire délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire vaut acceptation des conditions de réalisation de l'essai définies par le demandeur dans son dossier, y compris celles des éventuels acheminements.

En cas de modification des conditions selon lesquelles l'autorisation a été délivrée, le demandeur applique le règlement (UE) 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé afin de déterminer si une nouvelle autorisation est nécessaire.

Lorsqu'une nouvelle autorisation n'est pas nécessaire, le demandeur informe néanmoins l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de la modification dans les meilleurs délais.

Article 23

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

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

Lorsque l'avis favorable de l'expert mentionné à l'article 16 est assorti de réserves, le demandeur s'assure que ces réserves sont levées au plus tard au moment de l'essai.

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

Chapitre V : Autorisation de catégorie d'essais (Articles 24 à 29)

Article 24

La demande d'autorisation de catégorie d'essais est présentée par un organisme d'essai.

Pour faire l'objet d'une autorisation de catégorie d'essais mentionnée à l'article 155 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé, les essais doivent :

- présenter un faible niveau de risque pour la sécurité des circulations et en aucun cas prévoir la mise en place de mesures de couverture de risques inhabituelles. Le niveau de risque est apprécié par le demandeur ;
- pour leur réalisation en sécurité, ne présenter aucun aspect novateur ;

- répondre à un procédé d'exécution répétitif faisant appel à des mécanismes techniques et organisationnels identiques.

Une circulation conformément à une catégorie d'essais ne peut être réalisée qu'après l'obtention d'une autorisation de catégorie d'essais délivrée par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire au vu de la démonstration par le demandeur, pour une catégorie d'essais donnée, de sa capacité à réaliser, en sécurité, de façon pérenne des essais répétables.

Le demandeur démontre dans les dossiers requis que les processus de réalisation et les mesures de couverture des risques sont identiques et répétitifs.

Le demandeur qui souhaite réaliser des essais conformément à une catégorie d'essais doit obtenir de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire l'approbation d'un manuel de catégories d'essais et une autorisation de catégorie d'essais.

Article 25

Le manuel de catégorie d'essais explicite les règles, procédures et méthodes à mettre en œuvre pour garantir la sécurité de la circulation en essai et de l'exploitation ferroviaire ainsi que le caractère répétitif des processus de réalisation et des mesures de couverture. Il précise la façon dont le demandeur se conforme aux exigences de sécurité définies par les réglementations européenne et française applicables.

L'approbation par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire du manuel de catégorie d'essais vaut validation de l'organisation ainsi que de la répétabilité des processus et de la maîtrise des risques mis en place par le demandeur

Le manuel de catégorie d'essais est approuvé pour une durée maximale de trois ans.

En cas de modification des conditions ayant présidé à l'approbation du manuel de catégories d'essais, le demandeur applique le règlement (UE) n° 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé afin de déterminer si une nouvelle approbation est nécessaire. Si la modification est mineure, il en informe l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans les meilleurs délais.

La demande d'approbation est adressée par voie électronique via le site internet de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr>. Une copie adressée par voie postale ou remise en mains propres est également requise.

En cours d'évaluation, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut demander des informations ou des pièces complémentaires utiles en fixant un délai raisonnable pour les transmettre, y compris tout élément justifiant que le demandeur et l'exploitant ferroviaire en charge de la circulation en essai présentent les garanties suffisantes.

Dans ce cas, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut suspendre le délai d'évaluation jusqu'à la transmission des éléments demandés.

Article 26

Le manuel de catégorie d'essais doit comporter au minimum les éléments suivants :

- présentation générale de l'organisme d'essai ;
- rôles et responsabilités des équipes d'essais ;
- organisation / organigramme de l'organisme d'essai ;
- définitions des responsabilités et des missions relatives à la réalisation des essais ;
- processus et traitement d'un essai lié à une autorisation de catégorie d'essais ;
- processus de gestion de la sous-traitance éventuelle ;
- processus de gestion des ressources internes et des compétences ;
- processus de maîtrise des risques ;
- processus de gestion des situations d'urgence ;
- domaines d'accréditations obtenues ;
- processus de contrôle interne, incluant le retour d'expérience ;
- gestion documentaire ;
- gestion du véhicule en essai ;
- processus de remontée d'événements ;
- processus de la reconnaissance des experts internes et externes à l'organisme d'essai ;
- caractérisation d'un essai réalisé dans le cadre d'une catégorie d'essais ;
- processus de demande de l'avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés sur les conditions de réalisation des essais sur le réseau.

Article 27

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

Une autorisation ne peut couvrir qu'une seule catégorie d'essais.

La délivrance par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire de l'autorisation de catégorie d'essais vaut validation, pour la catégorie concernée, des conditions de réalisation des essais conformément au manuel de catégories d'essais.

La demande d'autorisation de catégorie d'essais est adressée à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire par voie électronique via son site internet (à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr>) ou par courrier suivi ou remis en main propre avec accusé de réception.

Cette demande se fonde sur le manuel de catégories d'essais et comporte au minimum les éléments suivants :

- nom et adresse de l'organisme d'essais ;
- nature et objet de la catégorie d'essais ;
- déroulement d'un essai ;
- référence et validité du manuel de catégorie d'essais ;

- descriptif de l'essai comportant la mise en œuvre des surveillances et des couvertures de risques ;
- organisation mise en place ;
- désignation d'un chef d'essais ;
- démonstration du caractère répétable ;
- consignes locales concernées ;
- durée de validité demandée ;
- avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés sur les conditions de réalisation sur le réseau, rendu conformément à l'article 19 ;
- avis du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés sur le respect des dispositions de la documentation d'exploitation ou des règles d'exploitation particulières ou le cas échéant sur les conditions dérogatoires applicables ;
- avis d'experts mentionnés à l'article 21.

Le demandeur ajoute tous les éléments qui lui apparaissent pertinents.

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

En cas de modification des conditions ayant présidé à l'autorisation de catégorie d'essais, le demandeur applique le règlement (UE) 402/2013 du 30 avril 2013 susvisé afin de déterminer si une nouvelle autorisation est nécessaire. Si la modification est mineure, il en informe l'Etablissement public de sécurité ferroviaire dans les meilleurs délais.

L'Etablissement public de sécurité ferroviaire délivre une autorisation de catégorie d'essais au plus tard un mois après la réception de la demande et notifie sa décision au demandeur, soit par voie électronique soit par courrier suivi soit par courrier remis en main propre avec accusé de réception.

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

Article 28

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

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

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

Article 29

L'information par le titulaire de l'autorisation mentionnée à l'article 155 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé est adressée par pli suivi ou par courrier recommandé avec accusé de réception à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Chapitre VI : Cas particulier des essais sur des projets de lignes à grande vitesse destinées à intégrer le système ferroviaire (Articles 30 à 33)

Article 30

L'autorisation de l'essai a pour objectif de valider la pertinence des conditions organisationnelles de l'essai.

Article 31

La demande de l'autorisation de l'essai vise la réalisation des essais d'intégration et des essais dynamiques, notamment des essais en survitesse, de l'ensemble des sous-systèmes qui visent à démontrer le bon fonctionnement de la ligne et de ses interfaces lorsqu'elle sera en exploitation.

Article 32

Le dossier de demande contient les éléments suivants :

- a) Raison sociale du demandeur et, le cas échéant, raison sociale de l'entité qui l'a mandaté ;
- b) Description synthétique du véhicule ;
- c) Nature, périmètre, finalité et spécificités de l'essai ;
- d) Ensemble des écarts par rapport à la réglementation technique et d'exploitation applicable au système ferroviaire du véhicule utilisé ;
- e) Conditions de réalisation de l'essai d'un point de vue technique, d'exploitation et organisationnel ;
- f) Conditions de gestion des situations d'urgence ;
- g) Eléments d'analyse des risques et leurs moyens de couverture associés ;
- h) Désignation de l'organisme d'essai ;
- i) Justificatifs par le demandeur de l'adéquation des conditions régissant l'utilisation du véhicule utilisé sur la ligne en essai, avec les mesures devant être prises sur cette ligne ;

- j) Calendrier prévisionnel des circulations en essai ;
- k) Dossier de maintenance du véhicule utilisé et adapté à la typologie d'essai. Dans le cas contraire, l'absence du dossier de maintenance devra être justifiée ;
- l) Avis des experts dans leur domaine de compétence respectif ;
- m) Attestation du demandeur justifiant que l'expert répond aux exigences visées à l'article 16 ;
- n) Date souhaitée d'obtention de l'autorisation et durée de l'autorisation ;
- o) Etat nominal de fonctionnement du véhicule tel que défini à l'article 2 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé ;
- q) Désignation de l'exploitant ferroviaire ou de l'entité en charge de la ou des circulations en essais ;
- r) Lorsque pour réaliser l'essai, un acheminement dans des conditions dérogatoires à la réglementation technique ou d'exploitation est nécessaire, le demandeur présente les conditions de réalisation en sécurité de cet acheminement dérogatoire dans son dossier de demande ;
- s) Désignation d'un chef d'essais ;
- t) Le cas échéant, les attestations d'accréditation pertinentes selon l'essai envisagé ;
- u) Tout élément permettant de justifier l'expérience de l'organisme d'essai ;
- v) L'engagement à limiter le nombre de personnes présentes en cabine en fonction de la criticité de l'essai concerné ;
- w) L'engagement de disposer des attestations des membres de l'équipe de conduite mentionnées au II de l'article 17 et de tenir ces attestations à la disposition de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire ;
- x) Un rapport d'un organisme d'évaluation de l'analyse des risques émettant un avis permettant de garantir la réalisation en sécurité de l'essai concerné portant sur :
 - les vérifications et les essais fonctionnels de chaque sous-système ;
 - les essais d'intégration des sous-systèmes entre eux ;
 - les essais et mesures par trains sur la ligne à vitesse réduite.

Le demandeur ajoute tous les éléments qui lui apparaissent pertinents concernant l'essai.

Les demandes sont envoyées à l'Etablissement public de sécurité ferroviaire par voie électronique via son site internet (à l'adresse suivante : <https://securite-ferroviaire.fr>) ou par courrier suivi ou remis en main propre avec accusé de réception.

Article 33

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

Chapitre VII : Dispositions diverses et d'application (Articles 34 à 37)

Article 34

Dans le cadre du contrôle et du suivi des approbations et des autorisations délivrées, l'Etablissement public de sécurité ferroviaire peut procéder à des contrôles, programmés ou inopinés.

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

Article 35

Le délai de trois mois mentionné au deuxième alinéa de l'article 154 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 susvisé dans lequel les essais éventuels doivent pouvoir avoir lieu court à compter de l'introduction par le demandeur de la demande de réalisation de ces essais auprès du gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations. Cette demande est introduite lorsque les essais ont été autorisés par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

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

Article 36

Les autorisations de circulation d'essai délivrées par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire avant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté demeurent valables.

Article 37

Le présent arrêté sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 23 mars 2021.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des services de transport,
A. Vuillemin