

ministère  
de l'équipement  
des Transports,  
du Logement,  
du Tourisme  
et de la Mer



direction  
des Transports  
terrestres

sous-direction des  
Transports collectifs

direction du Personnel,  
des services et de la  
modernisation

sous-direction de du  
Pilotage des services, du  
budget et du contrôle de  
gestion

La Défense, le 09 décembre 2003

Le ministre de l'équipement, des transports,  
du logement, du tourisme et de la mer

à

- Monsieur le préfet de la région Ile-de-France  
(direction régionale de l'équipement)

- Mesdames et messieurs les préfets de département  
(directions départementales de l'équipement)

**Objet :** Circulaire relative à la sécurité des systèmes de transport public guidés en application du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 *relatif à la sécurité des transports publics guidés*

La loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 (nouvel article 13-1 de la loi du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs) et ses textes réglementaires d'application (décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 et ses arrêtés interministériels en date du 23 mai 2003) ont introduit des novations majeures dans les procédures de contrôle de sécurité dans les transports guidés, avant l'engagement des travaux, avant la mise en service commerciale et pendant la période d'exploitation du système de transport.

Ces textes ont prévu des principes et procédures explicites de traitement des dossiers de contrôle et ont aménagé des régimes transitoires et des dispositions dérogatoires ou spécifiques qu'il est apparu nécessaire de commenter en vue de leur mise en œuvre (titre I de la circulaire). Les dispositions du titre V du décret n° 2003-425, relatives aux trains historiques et touristiques, font l'objet des commentaires du titre II de la circulaire. Les dispositions relatives aux modalités fonctionnelles et matérielles du contrôle de l'Etat ainsi que, notamment, la constitution d'un réseau de contrôle organisé autour des DDE, des DDE/BIRMTG et du STRMTG, font l'objet des commentaires du titre III de la circulaire. Vous trouverez également en annexe 1 un glossaire des abréviations utilisées dans la circulaire

Il est à noter enfin que la circulaire ne traite pas :

- des systèmes divers dont les dispositions sont fixées par le titre VI du décret n° 2003-425,
- ni des remontées mécaniques de montagne dont le titre V du décret n° 2003-425 complète la réglementation fixée par ailleurs,
- ni, enfin, des systèmes de transport guidés ou ferroviaires destinés au transport de personnels qui sont mentionnés dans la loi n° 2002-3 susvisée mais qui ne sont pas traités par le décret n° 2003-425.

## TITRE I

### **LES FONDEMENTS ET LES PROCEDURES DU CONTROLE DE L'ETAT AVANT ET APRES LA MISE EN SERVICE DES SYSTEMES DE TRANSPORT GUIDES**

Par transport public guidé, on entend tout système de transport public mettant en œuvre des véhicules qui sont assujettis à suivre sur tout ou partie de leur parcours une trajectoire déterminée, que ces véhicules circulent ou non sur une emprise spécialement affectée. Cette définition générale, qui a été confortée par un avis du Conseil d'Etat en date du 25 mars 2003, ne fait pas référence à une technologie donnée. Le décret n° 2003-425 est donc applicable aux systèmes de transport relevant de différentes technologies pour le guidage des véhicules (rail central ou latéral, câble, caméra optique ou système magnétique, etc.). L'introduction de technologies innovantes (alimentation électrique par le sol par exemple) ne l'exclut pas du champ du décret.

Le décret n° 2003-425 ne concerne pas les transports guidés empruntant exclusivement le réseau ferré national, puisque ceux-ci relèvent du décret modifié n° 2000-286 du 30 mars 2000, mais s'applique en revanche à ceux qui empruntent partiellement ce réseau. Ces systèmes de transports sont alors dits « mixtes » (Tram-Train).

Le décret n° 2003-425 distingue plusieurs catégories de systèmes de transport guidés :

- les transports guidés organisés par une autorité organisatrice de transports (AOT) à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain (PTU) ou en région Ile-de-France, où le rôle de l'AOT est exercé par le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) ; ces systèmes sont traités par les titres I, II et VII du décret n° 2003-425,
- les systèmes mixtes (tram-trains, RER RATP / SNCF) traités par le titre III du décret n° 2003-425,
- les systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique traités par le titre V du décret n° 2003-425,
- les systèmes de transport guidés divers n'entrant pas dans les catégories précédentes, tels que les remontées mécaniques implantées hors d'un PTU sans pour autant appartenir à la catégorie des remontées mécaniques « de montagne », les chemins de fer d'intérêt général comme Nice-Digne ou encore les Chemins de Fer de Corse ; ils sont traités par le titre VI du décret n° 2003-425.

En outre, pour mémoire car la présente circulaire ne commente pas ces dispositions, le décret n° 2003-425 complète la réglementation applicable aux remontées mécaniques régies par les dispositions de l'article 45 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 modifiée *relative au développement et à la protection de la montagne* ; ces remontées mécaniques sont dites « de montagne » par opposition aux remontées mécaniques « de ville » (funiculaires de Montmartre et de Lyon, par exemple) qui rentrent de fait dans l'une des quatre catégories susvisées (en général la première).

## **I - 1. Principales novations apportées par le décret n° 2003-425**

Le décret n° 2003-425 prévoit les grands principes de sécurité suivants pour les systèmes de transport guidés :

- une approche systémique de la sécurité portant sur les infrastructures, les installations techniques et de sécurité, les véhicules, les principes et règles d'exploitation, de contrôle ou de maintenance,
- la non-régression du niveau de sécurité pour tout nouveau projet et pour les systèmes en exploitation (principe GAME),
- une évaluation de la sécurité pendant la conception et la réalisation par des organismes ou experts indépendants et agréés. Cette évaluation est communément dénommée « deuxième regard »,
- une ré-évaluation périodique du niveau de sécurité des systèmes en exploitation,
- l'avis préalable de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) pour certains systèmes en tunnel ainsi que la création d'une commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés (CNESTG).

Ces principes sont assis sur des procédures administratives complètes et formalisées :

- avis du préfet sur le projet lors de la phase de conception,
- autorisation administrative délivrée par le préfet préalablement à l'engagement des travaux, ce qui constitue la novation essentielle par rapport au régime antérieur,
- autorisation administrative délivrée par le préfet préalablement à la mise en exploitation,
- contrôle de l'Etat sur les systèmes en exploitation,
- agrément ministériel des experts et des organismes chargés du « deuxième regard ».

La mise en œuvre de cette nouvelle réglementation, qui se substitue à l'essentiel des dispositions du décret n° 730 du 22 mars 1942 modifié *portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local*, relève du préfet au plan local et de la compétence conjointe du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile au plan national.

### **I - 1.1. Le principe « GAME »**

L'un des principes directeurs du décret n° 2003-425 (cf. art. 5) est l'introduction du concept d'approche globale de la sécurité (approche "système" ou "systémique").

Il en résulte que si le respect de normes ou autres référentiels techniques pertinents est un critère largement utilisé pour justifier de la sécurité d'un projet, ce critère ne constitue pas nécessairement une condition suffisante pour garantir la sécurité d'ensemble du système de transport considéré. En effet, il convient également de veiller à assurer la sécurité "collective" de l'opération (identification et traitement des interfaces entre les différentes composantes du projet) à travers une démarche méthodique de construction et de démonstration de la sécurité, tant au plan organisationnel (moyens et méthode de travail) que technique (choix des solutions à mettre en œuvre).

Le principe "GAME" (Globalement Au Moins Equivalent") consiste en une obligation de résultats, et non de moyens ni de solutions, à travers l'objectif général que le système de transport de transport offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui des systèmes comparables existants (logique de non régression du niveau de sécurité par

rapport à des références reconnues). Ce principe vise donc à garantir un niveau de sécurité minimum tout en laissant aux différents acteurs du projet une grande latitude dans le choix des solutions techniques à mettre en œuvre.

La définition des références à prendre en compte et des objectifs de sécurité qui leur sont associés pour démontrer le respect du principe GAME incombe à l'AOT. Celle-ci doit cependant veiller à choisir des références pertinentes et adaptées à la nature (métro, tramway; système intermédiaire) et aux caractéristiques de son projet. Elle doit également tenir compte du retour d'expérience connu sur les différents systèmes en service. Dans le cas particulier où le projet considéré présente des innovations, une étude de sécurité spécifique du dispositif innovant doit être menée, faute de référence existante.

### **I - 1.2. Une évaluation indépendante dite « deuxième regard »**

Le niveau de sécurité d'un système de transport public guidé est vérifié et attesté de manière indépendante par les experts et organismes qualifiés et agréés (EOQA). Cette vérification intervient pendant les phases de conception et de réalisation de tout projet de nouveau système de transport public guidé (ou de modification substantielle d'un système existant) ainsi que tous les dix ans pour la ré-évaluation des systèmes en exploitation. Les EOQA sont choisis par l'AOT dans le respect des critères d'indépendance fixés par l'article 8 du décret n° 2003-425.

La direction des transports terrestres publiera au Journal officiel, au moins une fois par an, la liste de ces EOQA. La première devrait être publiée au cours du quatrième trimestre 2003. En outre, une liste mise à jour en permanence sera publiée sur le site Internet du ministère ([www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr) à la rubrique thématique « Transports ») à compter de cette même échéance.

Les secteurs d'intervention pour lesquels un expert ou un organisme s'est vu délivrer l'agrément EOQA sont mentionnés sur l'attestation d'agrément, ainsi que le prévoit l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif à la procédure d'agrément des experts et des organismes qualifiés pour évaluer la sécurité des systèmes de transport public guidés*. La liste mise à jour en permanence susvisée les mentionnera également au regard de chaque agrément délivré.

Sous réserve des dispositions transitoires explicitées plus bas, vous devez vous assurer que les organismes et experts sont bien titulaires de l'agrément ministériel et que l'ensemble des secteurs d'intervention des EOQA choisis par l'AOT couvre effectivement les besoins en expertise requis par le cas d'espèce. Ces besoins doivent être appréciés au cas par cas dans le respect des spécifications de l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains*. Si l'indépendance de l'EOQA ne vous paraît pas suffisante ou si des secteurs d'intervention des EOQA vous paraissent manquer compte tenu de la complexité du système de transport public guidé, vous devrez, selon la situation :

- notifier à l'AOT dans le cadre du DDS vos réserves éventuelles,
- refuser d'approuver en l'état le DPS et le DS,
- le cas échéant, prendre des mesures prévues par l'article 40 du décret n° 2003-425 pouvant aller jusqu'à la suspension de l'exploitation.

En Ile-de-France, par dérogation aux règles générales posées par l'article 8 sur l'indépendance des EOQA, l'article 71 du décret n° 2003-425 prévoit que la RATP peut faire appel, pour certaines parties constitutives des systèmes de transport public guidés, à des personnes de l'entreprise pour assurer le deuxième regard, après qu'elles auront

été agréées EOQA, et sous réserve qu'elles soient indépendantes des structures chargées de la conception et de la construction.

En fonction des spécificités du métro et des RER ainsi que de la complexité et de l'ancienneté des réseaux constitués, il pourra être fait usage de cet article 71 selon des critères qu'il vous appartiendra de déterminer. Toutefois, l'évaluation de la cohérence globale et de l'approche système du projet (secteur d'intervention « a » des EOQA) ne devrait pas faire l'objet de cette dérogation.

### **I - 1.3. La Commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés (CNESTG) créée par l'arrêté du 18 juin 2003 (JO du 6 juillet 2003)**

Les compétences de cette commission sont celles fixées par l'article 10 du décret n° 2003-425.

Vous m'informerez des cas où vous estimerez nécessaire l'avis préalable de la CNESTG. La saisine de la commission, qui peut intervenir soit par mon intermédiaire, soit par celle du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, ne peut pas concerner les situations courantes rencontrées lors de l'instruction des dossiers d'un projet de système de transport public guidé. En particulier, la commission ne devrait pas être saisie dans le cas où le système de transport public guidé de référence est déjà bien connu. En revanche, la saisine de la commission peut être justifiée en cas d'innovation sur une partie susceptible de concerner la sécurité du système.

### **I - 2. Contrôle de l'Etat avant la mise en service**

Pour tout projet de nouveau système de transport public guidé, ainsi que dans le cas d'une modification substantielle apportée à un système existant, le contrôle de l'Etat s'effectue en trois étapes :

- par votre avis sur le DDS,
- par votre approbation du DPS, valant autorisation d'engagement des travaux,
- par l'autorisation que vous délivrez préalablement à la mise en exploitation commerciale ; cette autorisation est elle-même précédée, éventuellement, par l'autorisation que vous délivrez pour les tests et essais si ceux-ci présentent des risques pour les tiers, les riverains ou les utilisateurs du système.

Dans tous les cas, le décret n° 2003-425 fixe des délais et des règles de procédure. Les délais mentionnés sont des délais maxima et pourront être réduits dès lors que vos services de contrôle auront pu juger de la qualité des dossiers en amont des phases formelles prévues pour leur instruction, notamment grâce au dialogue constructif et continu que vos services auront pu instaurer avec l'AOT.

Le tableau ci-après rappelle les délais réglementaires associés à la déclaration de complétude et à l'instruction des dossiers de sécurité prévus dans la procédure :

Dossier	Délai maximal pour déclarer le dossier complet	Délai maximal d'instruction du dossier		
		Cas "classique"	Si saisine CCDSA	Si saisine CNESTG
DDS	<b>2 mois</b>	<b>3 mois</b>		
DPS	<b>2 mois</b>	<b>3 mois</b>	<b>4 mois</b>	<b>5 mois</b>
DS	<b>2 mois</b>	<b>3 mois</b>	<b>4 mois</b>	<b>5 mois</b>

Il est rappelé que la CCDSA doit être saisie lorsque le système de transport guidé comporte un tunnel dans les cas fixés par les articles 19 et 24 du décret n° 2003-425. Vous devez ainsi recueillir l'avis de la CCDSA préalablement à la notification de votre décision pour le DPS et pour la mise en service commerciale. Le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 relatif à commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité est en cours de modification pour étendre les compétences de la CCDSA au cas des systèmes de transports guidés.

### **I - 2.1. Le dossier de définition de sécurité**

Le dossier de définition de sécurité (DDS) contient à titre principal la présentation synthétique du projet sur la base de plans et profils d'ensemble, de notices et des principes envisagés (cf. art. 13 du décret n° 2003-425). Il présente également les objectifs de sécurité envisagés, les principes d'organisation du projet, à savoir les missions des principaux intervenants et en particulier l'organisation du double regard sur la sécurité. Vous vérifierez à cette occasion qu'il est bien prévu un deuxième regard unique en matière de cohérence globale et d'approche système (secteur d'intervention « a » des EOQA) couvrant les phases de conception et de réalisation du projet.

Le DDS vous permet de prendre connaissance en amont des caractéristiques principales du projet. Vous êtes ainsi mis en position d'apprécier les éventuels enjeux de sécurité susceptibles de remettre en cause l'économie générale du projet et de notifier à l'AOT vos observations quant à la suite du projet.

### **I - 2.2. Le dossier préliminaire de sécurité**

L'approbation par vos soins du dossier préliminaire de sécurité (DPS) conditionne l'engagement des travaux par l'AOT (cf. art. 16 du décret n° 2003-425). Cette approbation vaut donc autorisation administrative qui engage juridiquement l'Etat et contraint l'AOT ou le maître d'ouvrage. Ce dossier n'est toutefois pas exigible pour les projets de systèmes de transport public guidés dont les travaux ont débuté antérieurement au 11 mai 2003.

Par engagement des travaux, on doit entendre le démarrage effectif de travaux de voirie ou de génie civil sur le site concernant les seuls éléments constitutifs du système de transport. Les travaux préparatoires tels que les déviations de réseaux par exemple ne sont donc pas soumis à votre autorisation. Il est important de noter que la procédure d'approbation du DPS ne saurait avoir pour effet d'interdire à la personne publique concernée de préparer la commande publique correspondant aux travaux précités, d'effectuer des travaux sur un site utilisé privativement ou encore d'acquérir un matériel roulant ou des équipements partie prenante au système de transport public guidé. Elle ne

saurait encore moins interdire aux industriels concernés de réaliser ce matériel et ces équipements.

Si le projet ne comporte pas de travaux significatifs sur le site, cette procédure n'a plus lieu d'être. Vous devrez évaluer ces situations (cas de certaines modifications substantielles apportées à un système existant) à travers le DPS simplifié qui vous est alors soumis en application des dispositions du II de l'article 3 de l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

La sécurité du projet s'appréciant au niveau du système dans son ensemble, vous ne devez pas approuver par étapes successives un DPS artificiellement découpé en plusieurs parties. En particulier, vous ne sauriez délivrer une quelconque « homologation » pour le matériel roulant. En revanche, le DPS peut être scindé en autant de tranches fonctionnelles que contient effectivement le projet. Ces tranches fonctionnelles peuvent faire l'objet d'approbations séparées de votre part. L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains* précise ce qui peut relever, à l'intérieur du projet, d'une véritable tranche fonctionnelle.

Ainsi que le prévoit l'article 17 du décret n° 2003-425, le DPS doit vous permettre de vous assurer que la conception du projet dans son ensemble est satisfaisante au plan de la sécurité, que, notamment, la démonstration mentionnée au 4.3.1 de l'annexe 2 de l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains*, a bien été réalisée à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport et qu'elle est complète. De même, il convient de vous assurer de la complétude et des conclusions pour cette étape des rapports des EOQA tels que prévus aux 9.1 et 9.2 de cette même annexe.

D'une façon générale, vous refuserez d'approuver un DPS qui ne respecte pas les dispositions de l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains*. Cependant, j'appelle votre attention sur le fait que vous ne pourrez exiger des résultats d'essais à ce stade.

Toutefois, lorsque des études détaillées non produites compte tenu de l'avancement du projet apparaîtraient nécessaires pour valider complètement certaines démonstrations figurant au DPS, vous pouvez le cas échéant approuver le DPS avec réserves dès lors que le processus de démonstration de la sécurité vous paraît néanmoins bien engagé. Le cas échéant, l'avis de la CNESTG pourra être sollicité lorsque ces réserves portent sur des innovations.

### **I - 2.3. Autorisation de mise en exploitation commerciale**

Comme dans le cas de l'engagement des travaux, l'autorisation administrative que vous délivrez préalablement à la mise en exploitation commerciale du système de transport public guidé engage juridiquement l'Etat et contraint AOT. Elle est prévue pour tous les projets, y compris ceux dont les travaux ont débuté antérieurement au 11 mai 2003.

Le dossier de sécurité (DS), le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) et le plan d'intervention et de sécurité (PIS) doivent respecter les dispositions de l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains*.

J'attire votre attention sur le fait que le DS doit clore les démonstrations de sécurité. Celles-ci doivent vous être apportées avant que vous autorisiez la mise en exploitation commerciale. Vous devez donc vous assurer que toutes les démonstrations de sécurité ont été conduites jusqu'à leur terme, que les tests et les essais ont été réalisés et que les rapports complets des EOQA concernant le système réalisé ont été produits et leurs éventuelles recommandations prises en compte.

Par ailleurs, un système de transport comprend l'ensemble des éléments concourant à son fonctionnement ou à son usage (art. 2 du décret n° 2003-425). Il vous appartient en conséquence de vérifier également l'aboutissement des procédures relevant d'autres réglementations (établissements recevant du public, réception de véhicules au titre du code de la route,...).

Je vous rappelle que vous devez délivrer une autorisation formelle et préalable pour les essais et tests pouvant présenter des risques pour les tiers, les riverains et les utilisateurs (cf. art. 25 du décret n° 2003-425). Cette autorisation vise les essais se déroulant sur les voies et les espaces accessibles au public ou affectant la circulation commerciale du système de transport existant. En revanche, en aucun cas, cette autorisation ne saurait conditionner les autres essais et tests.

#### **I - 2.4. Coordination des procédures du décret n° 2003-425 avec les procédures d'attribution aux maîtres d'ouvrage de subventions d'investissement de l'Etat et avec les autres procédures administratives**

Les projets de transport guidés (métro, tramway, modes intermédiaires) réalisés hors de la région d'Ile-de-France peuvent faire appel à des financements d'Etat ; en ce cas :

- la décision de prise en considération par l'Etat doit mentionner l'avis du préfet concerné sur le DDS,
- un dossier de subvention pour le système de transport guidé ne peut être jugé recevable en l'absence de dépôt d'un DPS,
- la convention attributive de subvention doit viser formellement l'arrêté préfectoral d'autorisation d'engagement des travaux pris sur la base du DPS éventuellement assorti de réserves.

En terme d'articulation avec les procédures de concertation et de transparence administrative, le DDS correspond aux études préliminaires telles qu'établies à l'issue de la phase de consultation préalable organisée en application de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Le DDS a donc vocation à être déposé à l'issue de cette phase.

Dans un souci d'optimisation des procédures, le DPS a vocation à être approuvé au moment où le projet est déclaré d'utilité publique. Le DPS doit donc être déposé avec un préavis suffisant par rapport à cette échéance pour permettre aux services de l'Etat de se prononcer (complétude et instruction sur le fond). Le DPS peut le cas échéant être approuvé avec des réserves.

En Ile-de-France, compte tenu du contexte spécifique qui combine l'intervention de maîtres d'ouvrages (entreprises publiques, Etat ou collectivités territoriales) avec les procédures particulières d'approbation de projets et celles du STIF avec ses prérogatives en matière de cohérence et de coordination concernant les services de transport publics de voyageurs, le DDS est élaboré au stade du schéma de principe et le DPS à celui de

l'avant projet. Ces points ont été rappelés lors de la séance du conseil d'administration du STIF du 1<sup>er</sup> octobre 2003.

Par conséquent, le DDS a vocation à faire l'objet d'un avis du Préfet de région préalablement à l'adoption du schéma de principe. L'autorisation d'engagement des travaux du transport guidé, qui est liée à l'approbation du DPS, le cas échéant avec réserves, devra être visée explicitement dans la convention de financement du projet conclue entre les financeurs du contrat de plan postérieurement à l'adoption par le STIF de l'avant-projet correspondant.

### **I - 3. Contrôle de l'Etat après la mise en exploitation commerciale**

#### **I - 3.1. Suivi de l'exploitation**

Avec le décret n° 2003-425, vous disposez d'outils efficaces pour vous assurer que le système conserve le niveau de sécurité qui existait à la mise en service, amélioré, le cas échéant, par des modifications apportées au système.

Etant informé des conditions d'exploitation par le RSE que vous avez approuvé initialement et dont vous approuvez par la suite toute modification proposée par l'exploitant, vous pouvez diligenter des contrôles, y compris, si nécessaire, dans les locaux professionnels de l'exploitant, pour vérifier le respect du RSE. Toute entorse que vous constateriez par rapport à ce RSE mettant en jeu la sécurité peut justifier que vous preniez des mesures pouvant aller jusqu'à prescrire l'arrêt de l'exploitation (article 40 du décret n° 2003-425).

Tout événement notable lié à la sécurité qui vous est signalé par l'exploitant, qui est tenu à cette information, peut justifier ces mêmes mesures.

#### **I - 3.2. Régularisation de la situation des systèmes de transport guidé en service au regard des procédures prévues par le décret n° 2003-425**

L'article 44 du décret n° 2003-425 prévoit que les systèmes de transport guidé qui étaient déjà en service à la date du 10 mai 2003, feront l'objet d'un DS a posteriori. Vous en fixez l'échéance après proposition de l'AOT. En fonction de l'importance du réseau des transports guidés de l'AOT, vous pouvez accorder à cette dernière un échelonnement de cette obligation sur une période prenant fin au plus tard le 11 mai 2010. Dans ce cas, vous approuvez un programme de mise à niveau, ligne par ligne, qui lie l'AOT.

Le contenu de ce dossier fera l'objet d'un arrêté conjoint des ministres des transports et de la sécurité civile.

#### **I - 3.3. Réévaluation périodique de la sécurité**

Au titre des articles 34 et 35 du décret n° 2003-425, tout système de transport public guidé en service doit faire l'objet d'une réévaluation de sa sécurité tous les 10 ans. Cette obligation incombe à l'AOT. Je vous invite toutefois à tenir à jour un état précis des diverses échéances de cette ré-évaluation périodique et à assurer un suivi attentif de ses résultats, en particulier dans le cas d'un réseau pour lequel la vérification initiale (DS normal ou DS établi a posteriori) s'est échelonnée dans le temps.

Le contenu de ce DS actualisé fera l'objet d'un arrêté conjoint des ministres des transports et de la sécurité civile.

### **I - 3.4. Intervention des secours en cas d'accident**

Le plan d'intervention et de sécurité (PIS) a pour objet de définir les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant, d'indiquer les moyens susceptibles d'être mobilisés, les modalités d'alerte et de communication avec les secours extérieurs, ainsi que la coordination des différents moyens d'intervention. Son contenu et les modalités de son élaboration et de sa mise à jour seront définis par arrêté conjoint des ministres chargés des transports et de la sécurité civile (publication prévue en décembre 2003).

Le PIS est élaboré par l'exploitant et couvre l'ensemble du réseau. Il doit notamment être cohérent avec le plan de secours spécialisé établi par les services de l'Etat conformément au décret n° 88-622 du 6 mai 1988 *relatif aux plans d'urgence* et à l'instruction interministérielle n° 01-105 du 27 mars 2001 *relative au plan de secours spécialisé pour les accidents ferroviaires*.

### **I - 3.5. Instruction technique des évènements notables, incidents et accidents**

L'article 39 du décret n° 2003-425 réorganise profondément l'instruction des incidents et accidents jusqu'alors régie par la circulaire ministérielle n° 1 du 7 janvier 1963. Les dispositions de la présente circulaire se substituent à celles de l'instruction précitée pour les systèmes de transport relevant du titre II du décret n° 2003-425.

L'exploitant est tenu de vous déclarer tout évènement notable lié à la sécurité, de l'analyser et de mettre en œuvre les mesures permettant d'en éviter le renouvellement. Il vous appartient d'apprécier la pertinence de cette analyse et des mesures correctrices ainsi que de contrôler la mise en œuvre effective de ces dernières. De même, vous appréciez s'il convient d'envoyer sur les lieux immédiatement après la survenance d'un accident, des agents des services de contrôle de l'Etat.

Par ailleurs, l'exploitant est tenu de vous faire un rapport circonstancié sur ces évènements notables dans un délai maximum de deux mois. Cependant, je vous invite à exiger de l'exploitant que tout évènement notable fasse immédiatement de sa part l'objet d'un rapport, même succinct, indiquant la date, l'heure, le lieu, le déroulement de l'évènement, ses conséquences humaines, matérielles et d'exploitation, les mesures immédiatement prises, les causes probables, les risques potentiels et les mesures correctives envisagées. Vous adresserez une copie des rapports préliminaires et définitifs, éventuellement assortis de vos remarques, à la direction des transports terrestres (sous-direction TC) et au STRMTG.

En fonction de la gravité de l'évènement, vous pourrez, en vertu de l'article 39 du décret n° 2003-425, solliciter tout élément complémentaire d'information auprès de l'exploitant.

Dans ces situations, vous pouvez demander en vertu de l'article 40 du décret n° 2003-425 à l'exploitant et l'AOT, chacun pour ce qui le concerne, de remédier à tout défaut ou insuffisance. Vous pouvez également faire procéder à une expertise par un EOQA ou encore imposer des mesures restrictives d'exploitation. Le cas échéant, vous pourrez ordonner l'arrêt de l'exploitation dans les formes prévues à l'article 40. Dans le cas où l'exploitant a pris lui-même l'initiative de suspendre l'exploitation, vous pouvez soumettre le redémarrage à votre autorisation si vous le jugez nécessaire.

## **I - 4. Dispositions particulières ou dérogatoires**

### **I - 4.1. Cas des systèmes mixtes**

Les systèmes mixtes, c'est-à-dire soumis au titre III du décret n° 2003-425, sont ceux qui répondent aux trois conditions suivantes :

- ils assurent un transport public guidé de personnes,
- ils sont organisés par une autorité organisatrice de transports urbains à l'intérieur d'un PTU ; en région Ile-de-France, ils sont organisés par le STIF à l'intérieur du territoire de la région,
- ils empruntent le réseau ferré national pour une partie de leur parcours.

Ces systèmes mixtes relèvent de deux réglementations distinctes, s'appliquant chacune pour la partie du parcours concernée :

- le décret n° 2000-286 du 30 mars 2000 modifié relatif à la sécurité du réseau ferré national, complété par ses arrêtés d'application,
- le décret n° 2003-425 complété par ses arrêtés d'application.

Il est cependant prévu un « guichet administratif » unique que vous organisez. Vous veillerez dans ce cadre à ce que chaque dossier (DDS, DPS, DS, PIS, RSE) soit établi en deux parties, chaque partie étant conforme à la réglementation qui lui est applicable. Chacune de ces parties devra clairement mettre en exergue les dispositions techniques, organisationnelles et humaines envisagées pour assurer la sécurité des zones de transition entre les différents réseaux et modes d'exploitation.

En outre, la partie relative au réseau ferré national du DPS, du DS, du RSE et du PIS doit être préparée par la SNCF (chargée pour le compte de Réseau ferré de France de la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national et du fonctionnement et de l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau) et être approuvée formellement au niveau de l'administration centrale (direction des transports terrestres) pour mon compte. Vous approuvez directement l'autre partie de ces dossiers et transmettez la décision globale de l'Etat à l'AOT (le STIF en région Île-de-France).

Par ailleurs, j'appelle votre attention sur le fait que l'évaluation de la cohérence globale et de l'approche système devra être réalisée par un même et unique organisme sur la totalité du parcours urbain et ferroviaire. Cet organisme devra :

- être titulaire de l'agrément en qualité d'EOQA prévu à l'article 7 du décret n° 2003-425,
- respecter les dispositions relatives aux organismes et services techniques indépendants prévus par le décret n° 2000-286 précité,
- être choisi par l'AOT après avis de Réseau ferré de France et de la SNCF ; ils doivent en outre être acceptés par l'administration centrale (direction des transports terrestres) pour mon compte.

### **I - 4.2. Cas spécial d'un matériel roulant pouvant circuler en mode routier**

Seuls les véhicules amenés à circuler en mode non guidé sur la voirie publique, en conditions d'exploitation normale ou lors de conditions d'exploitation particulière, sont soumis au code de la route. Je vous invite à informer l'AOT le plus en amont possible de la nécessité pour ces véhicules de subir les procédures de réception prévues par ce code. Vous vous assurez, à l'occasion du DS, que ces véhicules disposent effectivement des autorisations et certificats requis par ledit code. Un système de transport guidé dit « intermédiaire », assujéti pour une partie de son parcours à suivre

un rail de guidage et circulant pour le reste en mode routier, relèvera donc de deux réglementations de sécurité (décret n° 2003-425 et code de la route).

### **I - 4.3. Dispositions applicables en région d'Ile-de-France pour les projets relevant d'une maîtrise d'ouvrage RATP ou de collectivité territoriale**

Pour tous les systèmes de transport public guidés organisés par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), les attributions confiées par le décret n° 2003-425 à l'AOT sont exercées par ce syndicat et celles confiées au préfet le sont par le préfet de la région Ile-de-France.

Le STIF peut déléguer à un ou plusieurs maîtres d'ouvrage le soin d'établir pour son compte le DPS. Ces maîtres d'ouvrages sont désignés après l'adoption du schéma de principe du projet. En cas de maîtrise d'ouvrage multiple, il désigne l'un des maîtres d'ouvrage afin de coordonner le dossier en vue d'aboutir à un document global.

Dans toute la mesure du possible, ce mandataire devra également être chargé de l'établissement du DS. En effet, ce dernier constitue une suite logique du DPS. En tout état de cause, quelle que soit l'organisation retenue, il ne saurait y avoir de rupture dans les démonstrations de sécurité entre le DPS et le DS.

Par ailleurs, le STIF peut aussi déléguer à l'exploitant le soin d'établir le DS. C'est extrêmement souhaitable pour les systèmes de transport public guidés complexes ou intégrés dans un réseau existant de longue date, comme le métro ou les RER. Cette disposition vise donc particulièrement la RATP qui peut être l'exploitant désigné dès l'origine du projet. Dans ce cas, la RATP établit les dossiers DPS, DS, RSE et PIS.

Le DDS peut en pratique être établi indifféremment directement par le STIF ou, pour son compte, par les opérateurs susmentionnés.

Quelle que soit l'organisation retenue pour la maîtrise d'ouvrage des différents aspects du projet de système de transport public guidé, le STIF transmet au préfet de la région Ile-de-France, pour chaque dossier prévu par la réglementation, un document global.

### **I - 4.4. Dispositions transitoires**

Au cas où des écarts par rapport aux dispositions de l'arrêté du 23 mai 2003 *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains* apparaîtraient, vous pourrez traiter de façon différenciée les DPS, les DS et les RSE qui vous auront été soumis antérieurement au 8 juin 2003 dans le cadre de la lettre circulaire du 10 avril 2001.

Si les écarts vous apparaissent mineurs sur le fond, je vous invite à solliciter l'avis du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés avant de prendre votre décision sur ces dossiers.

Dans le cas contraire, je vous invite à m'en informer. Je solliciterai, le cas échéant, l'avis de la CNESTG.

Par ailleurs, compte tenu de la mise en place progressive du dispositif d'agrément ministériel en qualité d'EOQA, vous pourrez prendre en compte, au titre du deuxième regard, les organismes et experts désignés à l'issue des appels d'offres conclus à la date de parution de la présente circulaire.

## TITRE II

### LES SYSTEMES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDES A VOCATION HISTORIQUE OU TOURISTIQUE

Les systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique, plus communément désignés sous le vocable « trains touristiques », sont constitués d'une soixantaine de réseaux, essentiellement gérés par le milieu associatif, qui transportent chaque année plus d'un million de personnes.

Ils constituent souvent, notamment dans les zones rurales, un outil d'animation culturelle et de développement économique et touristique important à la préservation duquel l'Etat a réaffirmé tout son attachement lors de la signature, le 15 février 2001, de la première charte nationale pour le développement des chemins de fer touristiques et historiques.

D'une manière générale, vous veillerez donc tout particulièrement à promouvoir un appui constructif des services de contrôle à ces réseaux dans la mise en conformité de leur exploitation avec la nouvelle réglementation développée par le titre V du décret n° 2003-425 et l'arrêté interministériel en cours de publication.

#### II - 1. Champ d'application :

Sous l'appellation de systèmes de transport public guidés à vocation touristique et historique, sont classées des exploitations dont la vocation n'est pas d'assurer un déplacement au sens traditionnel du terme mais de faire découvrir un patrimoine à caractère industriel (locomotives, voitures etc...) associé, le cas échéant, à la découverte de paysages et de terroirs.

Ne sont donc notamment pas visés par le décret n° 2003-425, les animations foraines s'apparentant à des manèges, ni les petits trains circulant à l'intérieur des parcs de loisirs ou urbains, généralement en circuit fermé, à très petite vitesse et sans pénétrer sur le domaine public, pour lesquels s'applique, comme le rappelle le décret, la réglementation relative à ce type d'activités. Les musées proposant des animations ferroviaires réelles sont considérés de la même manière que les activités des parcs de loisirs.

Le titre V du décret précité ne concerne pas non plus les circulations de type historique ou touristique effectuées sur des lignes du réseau ferré national, celles-ci étant régies par les textes spécifiques à ce réseau.

Enfin, certains réseaux exploitent à la fois des trains touristiques et des « cyclo-draisines ». La mixité de telles exploitations nécessite qu'un contrôle de l'exploitation de ces cyclo-draisines soit également mené. Pour la partie de l'exploitation afférente à ces cyclo-draisines, vous appliquerez les procédures prévues pour le contrôle des chemins de fer touristiques, selon des modalités simplifiées et des règles techniques spécifiques définies par le STRMTG. De tels principes pourront naturellement s'appliquer aux exploitations limitées aux seules cyclo-draisines.

## **II - 2. Objectifs poursuivis**

L'amélioration du niveau de sécurité des trains touristiques doit à la fois résulter de l'implication et du professionnalisme, déjà important, dont font preuve, au quotidien, les animateurs de ces réseaux, le plus souvent bénévoles, et de la contribution de l'administration à la formalisation des savoirs en règles communes de sécurité.

La nouvelle réglementation mise en place vise donc essentiellement à définir une procédure d'instruction, par l'Etat, des dossiers de sécurité, préalables à la poursuite de l'exploitation des systèmes en service, notamment en normalisant un certain nombre de documents pré-existants, à leur modification substantielle éventuelle ou à la mise en service de nouvelles exploitations. Elle est étayée par l'élaboration, par le STRMTG, d'un référentiel technique de sécurité dédié aux chemins de fer touristiques dont ce service assurera la publication et la mise à jour régulière.

## **II - 3. Spécificités de la réglementation de sécurité applicable aux trains touristiques**

Sur le fond, si les procédures d'instruction des dossiers de sécurité et de contrôle des systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique présentent certaines similitudes avec les systèmes de transport public guidés évoqués au titre premier, ils s'en distinguent néanmoins nettement sur les quatre points suivants :

### **II - 3.1 La définition du niveau de sécurité**

Le niveau de sécurité exigé pour ces systèmes ne peut, pour des raisons évidentes tenant à leur nature même, faire référence au principe GAME appliqué aux systèmes de transport public guidés urbains. Le décret n° 2003-425 formule, en conséquence, l'exigence d'une limitation des risques encourus par les usagers, les personnels et les tiers, encadrée par la nécessité de tenir compte des particularités intrinsèques de ces trains touristiques. En effet, les chemins de fer touristiques forment un ensemble disparate aussi bien en termes de caractéristiques de réseaux (longueur, écartement des voies, contexte environnemental) que de diversité des matériels roulants utilisés. Les conditions d'exploitation, elles aussi très variables, ne peuvent être comparées à celles des réseaux de transports réguliers de type SNCF ou urbains (vitesse volontairement lente, absence de fonction de desserte, impératifs horaires beaucoup plus souples, circulations simplifiées).

Le niveau de sécurité des trains touristiques sera donc évalué à partir d'une analyse des risques menée en tenant compte des spécificités de chaque réseau. La couverture de ces risques s'effectuera par l'application des dispositions du référentiel technique précité et par l'adaptation du mode d'exploitation de ces réseaux. En l'absence de danger grave ou imminent, les objectifs d'amélioration définis à l'issue de cette évaluation seront mis en œuvre graduellement, selon un programme défini, dans toute la mesure du possible, en commun avec chaque exploitant.

### **II - 3.2 L'instruction des dossiers de sécurité**

Si la mise en service d'un nouveau système ou l'engagement d'une modification substantielle d'un système existant obéit au même principe d'établissement d'un dossier préliminaire de sécurité (DPS), avant la phase travaux, et d'un dossier de sécurité (DS), avant la phase exploitation, il n'est toutefois pas apparu nécessaire d'exiger pour ces exploitations la production d'un « dossier de définition de sécurité ». De même, le « deuxième regard », c'est à dire le recours à un expert indépendant (EOQA) pour évaluer la sécurité du nouveau système, n'est exigé que lors de la constitution du DPS.

J'appelle cependant votre attention sur le fait que l'arrêté interministériel en cours de publication prévoit explicitement la possibilité qui vous est donnée de disposer d'un rapport complémentaire, lors de la présentation du DS, si vous estimez nécessaire la production d'un tel document au vu du rapport émis par l'EOQA lors de l'instruction du DPS. Ce rapport complémentaire étudiera alors la démonstration de sécurité du projet finalisé et s'appuiera sur les documents joints au DS (RSE, RPE, PIS).

De même, en cas de doute quant à la capacité de l'exploitant à maintenir dans le temps le niveau de sécurité requis, vous disposez de la possibilité, ouverte par l'article 63 du décret n° 2003-425, d'exiger de lui qu'il recourt à une telle expertise en phase d'exploitation, le diagnostic de sécurité pouvant porter sur tout ou partie du système.

L'arrêté interministériel en cours de publication prévoit que ces experts sont choisis par le pétitionnaire parmi les personnes agréées par le ministre chargé des transports dans les conditions prévues à l'article 7 du décret n° 2003-425 et telles que rappelées au titre Ier de la présente circulaire.

### **II - 3.3 La définition des modifications substantielles**

La liste des modifications substantielles susceptibles d'affecter la démonstration de sécurité ou de changer notablement les fonctions de sécurité du système est fixée limitativement par l'arrêté interministériel en cours de publication. J'appelle toutefois votre attention sur le fait qu'il vous appartient, en liaison avec les services de contrôle, de décider de la qualification de « substantielle » toute combinaison de plusieurs modifications qui, bien que ne figurant pas individuellement sur la liste susmentionnée, aboutirait à mettre en cause la démonstration de sécurité exposée dans le DS approuvé.

Parmi ces modifications substantielles, il convient de distinguer celles non génératrices de travaux qui donnent lieu directement à la présentation d'un DS modificatif, de celles impliquant des travaux qui sont assujetties à l'établissement d'un DPS (par exemple, chantiers de pose de la voie ou d'ouvrage de génie civil). Dans ce dernier cas, les travaux correspondants ne pourront commencer avant que vous ayez approuvé le DPS.

Lorsque des documents de sécurité sont soumis à des modifications mineures, vous avez la faculté d'approuver directement ces documents ainsi modifiés sur simple demande justifiée de la part de l'exploitant.

Enfin, il conviendra d'inciter les exploitants à informer, par précaution, les services en charge du contrôle de toute autre modification du système.

### **II - 3.4 La régularisation de la situation des exploitations existantes au regard des dispositions du décret n° 2003-425**

Je vous rappelle que l'article 60 du décret n° 2003-425 fait obligation aux réseaux actuellement exploités de présenter, sous deux ans à compter de la date de publication de l'arrêté interministériel d'application, un dossier constitué conformément aux dispositions de l'article 59 du décret n° 2003-425 relatif au DS. Je vous invite, en conséquence, à rappeler dans les meilleurs délais cette obligation aux différents exploitants de manière à utiliser au mieux les deux années nécessaires au travail de mise en conformité des réseaux avec les nouveaux textes. A l'occasion de l'instruction de ces dossiers de régularisation, et en cas de doute sérieux quant à l'état du système, vous pourrez prescrire à l'exploitant l'établissement d'un diagnostic de sécurité, selon les modalités prévues à l'article 63 du décret n° 2003-425. Dans ce cas, vous veillerez à formuler cette demande le plus en amont possible de la procédure d'instruction.

### **TITRE III**

## **L'ORGANISATION DU CONTROLE DE L'ETAT**

Le contrôle de la sécurité des transports guidés relève, tant au niveau national qu'au niveau local, des services des ministres en charge des transports (DDE, BIRMTG) et de la sécurité civile (SDIS, SIDPC). Les dispositions de ce titre II ne traitent que de l'organisation des services du ministre des transports. Elles ne sont également pas applicables à la partie des systèmes mixtes relevant du décret n° 2000-286 précité.

Ces dispositions sont prises en application de l'arrêté du 20 juin 2003 *attribuant à certains services déconcentrés du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer une compétence interdépartementale dans les domaines des remontées mécaniques et des transports guidés.*

Le contour et les principes de l'organisation à mettre en place reposent sur une organisation fonctionnant en réseau, structurée en 3 niveaux et calquée sur celle du contrôle des remontées mécaniques :

- un niveau départemental organisé autour du directeur départemental de l'équipement, interlocuteur du préfet, de l'AOT et, en cas de circonstances exceptionnelles, de l'exploitant,
- un niveau interdépartemental (DDE/BIRMTG), en charge de l'instruction technique des dossiers, interlocuteur privilégié de l'exploitant,
- un niveau national (STRMTG), tête de réseau technique.

Cette organisation s'appuie sur les structures déjà existantes dans le domaine du contrôle des remontées mécaniques : le niveau central est d'ores et déjà assuré par le STRMTG sous l'autorité fonctionnelle du Directeur des transports terrestres, le niveau interdépartemental consiste en un élargissement des missions, du dimensionnement et des compétences des bureaux interdépartementaux des remontées mécaniques (BIRM) qui sont renommés BIRMTG à l'exception du BIRM installé à Gap qui reste exclusivement compétent dans le domaine des remontées mécaniques. Les deux bureaux départementaux des remontées mécaniques de Savoie et de Haute-Savoie sont également exclus de ce dispositif puisque leur activité ne s'exerce pas au-delà des limites de leur département.

Dans ce scénario, la France a été découpée en 5 zones géographiques, chacune rattachée à une DDE/BIRMTG (à l'exception du BIRM installé à Gap).

Les fonctions des DDE/BIRMTG sont assurées pour la région parisienne et les départements du Nord-Ouest de la France par le BIRMTG de la direction régionale de l'équipement de l'Ile-de-France (DREIF) placée sous l'autorité du préfet de région.

La réorganisation engagée par l'arrêté susvisé répond à plusieurs objectifs :

- mettre en place des services de taille et de volume d'activité suffisants en capacité de répondre aux sollicitations des préfets responsables chacun sur leur département de la sécurité dans les transports publics ;

- affirmer le rôle de « tête » de réseau du STRMTG dont la mission est d'appuyer les services chargés de l'instruction technique des dossiers (avis sur dossiers, homogénéisation des pratiques au niveau national, formation et information du réseau,...) ;
- mutualiser les moyens entre le contrôle des remontées mécaniques et celui des transports guidés notamment en tirant parti des synergies existantes entre les deux activités.

### **III - 1. Partage local des responsabilités**

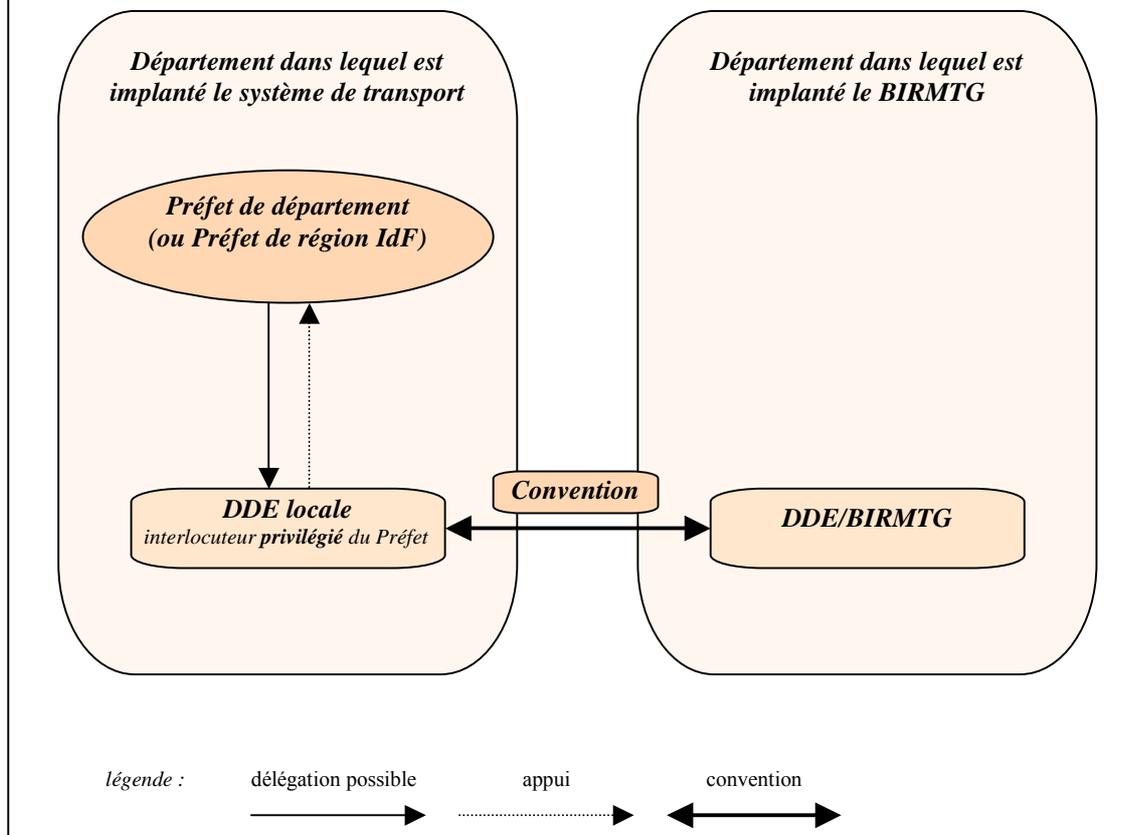
Si la nouvelle organisation s'inspire largement de l'existant, l'application en l'espèce du nouvel article 24.4 du décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié relatif aux pouvoirs des préfets de département ouvre de nouvelles perspectives de « mise en responsabilité » des services déconcentrés civils auxquels un ou des ministres confient des missions interdépartementales. Si plusieurs possibilités en matière de délégation vous sont désormais ouvertes par le décret précité, nous vous invitons néanmoins à distinguer les deux phases suivantes :

#### **III - 1.1 Phase précédant la mise en exploitation d'un système de transport public guidé**

Eu égard aux enjeux de sécurité et à leur caractère interministériel particulièrement marqué au cours de la phase qui précède une mise en exploitation, nous vous recommandons de ne pas déléguer votre signature aux services qui vous apporteront leur appui ou éventuellement de déléguer celle-ci à la seule DDE de votre département. Votre rôle est d'animer l'ensemble des services des ministères intervenant sur le sujet (DDE, SDIS, SIDPC notamment) et de recueillir, dans les cas prévus par la réglementation, l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) ainsi que, par mon intermédiaire, de la CNESTG, avant d'arrêter les décisions prévues par le décret n° 2003-425.

Dans le cadre de l'organisation classique résumée par le schéma ci-après, la convention entre la DDE/ BIRMTG et la DDE locale définira notamment le contenu précis des missions que la DDE/BIRMTG aura en charge et les obligations d'information réciproques (cf. supra).

**Phase précédant l'exploitation :** Appui des services au préfet (pas de délégation de signature du préfet avant la mise en exploitation, sauf éventuellement à la DDE locale).



### III - 1.2 Phase de contrôle du niveau de sécurité au cours de l'exploitation :

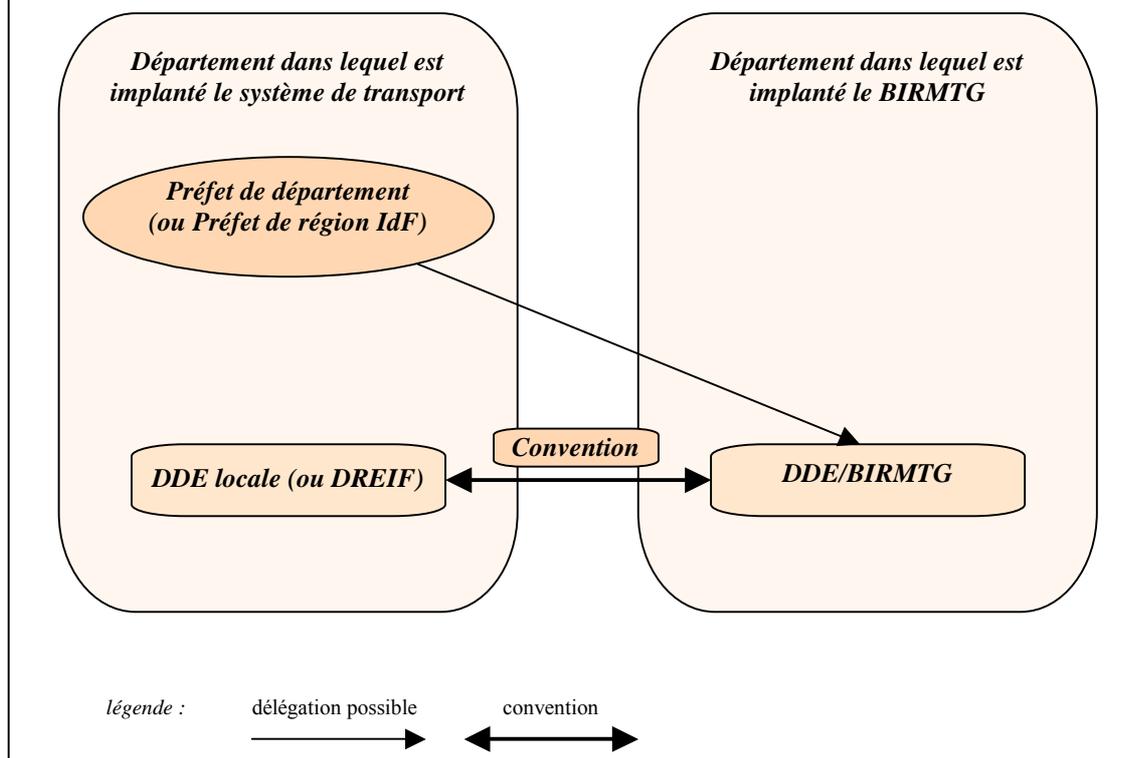
Cette phase qui vise à contrôler sur place ou sur pièces que les systèmes de transport public guidés fonctionnent conformément aux dispositions du DS initial et que l'exploitation se fait dans le respect du RSE et du PIS se prête plus aisément à une large délégation de votre part aux services de l'Etat concernés.

A l'exception de certaines missions récapitulées dans le tableau en annexe 2, et ceci pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées ci-dessus, vous pourrez déléguer votre signature soit au chef d'un service déconcentré de votre département ou du département siège du BIRMTG soit directement au responsable de la DDE/BIRMTG de votre ressort.

Vous veillerez tout particulièrement dans ce cas de figure à ce que la convention entre la DDE/BIRMTG et la DDE locale définisse notamment le contenu précis des missions que la DDE/BIRMTG a en charge et les obligations d'information qu'elle a à l'égard de la DDE.

Cette organisation résumée par le schéma ci-dessous est prévue expressément dans le nouvel article 24.4 du décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié précité. Elle constitue une évolution importante par rapport à l'organisation actuelle des BIRM.

**Phase d'exploitation :** délégation de signature au directeur départemental de l'équipement ou directement au responsable du BIRMTG



### III - 2. Convention fixant les modalités d'exercice des missions interdépartementales par les services déconcentrés/BIRMTG

Sous votre autorité, la DDE devra conclure avec sa DDE/BIRMTG dans un délai de **six mois** à compter de la diffusion de la présente circulaire une convention fixant les modalités d'exercice des missions interdépartementales par les BIRMTG dans le domaine de la sécurité des remontées mécaniques et des transports guidés à l'exception du BIRM des Alpes du Sud dont les compétences n'ont pas été élargies.

Les conventions ne peuvent ôter toute portée à l'arrêté du 20 juin 2003 précité en restreignant fortement les missions interdépartementales que les DDE/BIRMTG seraient appelées à prendre en charge sur un département de leur ressort. Les DDE/BIRMTG devront au minimum réaliser l'instruction technique de tout dossier ou document transmis par une AOT et support à un acte administratif du préfet relatif à la sécurité d'un système de transport public guidé ainsi que le contrôle de l'exploitation dans toutes ses composantes.

Cette convention est indispensable y compris dans le cas où la DDE locale serait déchargée de certaines compétences et responsabilités dans le domaine des remontées mécaniques et des transports guidés. En effet, y compris dans ce dernier cas, la DDE locale, au niveau du directeur ou au moins du cadre de second niveau se doit d'être informée des dossiers traités par la DDE/BIRMTG sur son département. L'instruction des dossiers de sécurité préalables à la mise en exploitation d'une installation de transport guidé ou de remontée mécanique et les choix faits à cette occasion peuvent par exemple influencer sur des thématiques restées de la seule compétence de la DDE locale (urbanisme par exemple).

Dans cette optique, vous veillerez avant signature à ce que les projets de conventions, notamment :

- donnent des renseignements minimaux sur les cocontractants (coordonnées, nom du responsable « sécurité RM/TG » de la DDE, coordonnées, nom du responsable du BIRMTG...);
- définissent avec précision les missions des DDE/BIRMTG (liste des actes qu'il instruit, liste des études et expertises qu'il mène, types de systèmes de transport concernés...);
- définissent éventuellement les tâches de recueil d'informations ou d'interventions de première urgence que la DDE locale peut assurer pour le compte et sous la responsabilité des DDE/BIRMTG dans le cadre des missions des DDE/ BIRMTG ;
- désignent les représentants de l'Etat au sein des groupes de travail et instances externes ;
- fixent le contenu et les modalités d'information réciproques.

Les données à actualiser régulièrement (coordonnées du responsable du BIRMTG par exemple) sont à regrouper dans les annexes des conventions. Elles sont, a priori, modifiables sans toucher à la convention à laquelle elles sont rattachées.

Ces conventions se substitueront aux conventions existantes signées précédemment pour le seul domaine des remontées mécaniques.

### **III - 3. Désignation d'un cadre de second niveau « sécurité remontées mécaniques et transports guidés » (RM/TG)**

Un cadre de second niveau « sécurité remontées mécaniques et transports guidés » doit être désigné dans chaque DDE du territoire national en fonction des réseaux et systèmes existants. Si, au sein d'un service déconcentré, le service compétent pour les « remontées mécaniques » est distinct de celui compétent en matière de « transport guidé », deux cadres pourront exceptionnellement être désignés. Les missions de ce cadre varient en fonction de l'organisation choisie au niveau local. Je vous demande de vous assurer que sa désignation soit effective dans les meilleurs délais après la signature de la convention précitée.

### **III - 4. Procédure de mise en place des BIRMTG**

En vertu des décrets 82-389 et 82-390 du 10 mai 1982 relatifs aux pouvoirs des préfets, les préfets arrêtent l'organisation des services civils de leur circonscription. Par conséquent, la DREIF et les DDE visées dans l'arrêté du 20 juin 2003 précité sont invitées à vous proposer de réorganiser leurs services. Le projet d'arrêté préfectoral pourra viser le nouvel article 24.4 du décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié et l'arrêté du 20 juin 2003. Le texte du projet d'arrêté préfectoral pourra reprendre la forme proposée à l'annexe 3.

Parallèlement, dans les conditions prévues par la présente circulaire, chaque DDE conclut, sous votre autorité, avec sa DDE/BIRMTG ou DREIF/BIRMTG une convention (Cf. infra) fixant les modalités d'exercice des missions interdépartementales par les BIRMTG.

Le projet d'arrêté préfectoral et le projet de la convention devront recueillir l'avis du CTPS local. Les deux projets avant de faire l'objet d'une saisine du CTPS devront être relativement aboutis sous peine de devoir ressaisir une seconde fois ce dernier. Dans cette optique, vous veillerez à ce que la concertation entre les différents partenaires concernés se fasse le plus en amont possible de cette saisine. L'objectif de cette concertation est de clarifier dès le départ le rôle de chacun et d'éviter toute difficulté future de mise en œuvre du nouveau dispositif.

Les copies de l'arrêté préfectoral et de la convention précitées signés sont à transmettre pour information à la direction des transports terrestres (DTT) et à la direction du personnel, des services et de la modernisation (DPSM) du ministère ainsi qu'au STRMTG.

### **III - 5. Animation du réseau des BIRMTG**

A l'instar du réseau actuel des BIRM appelé à évoluer, le STRMTG se charge de l'animation du réseau des BIRMTG. A ce titre, il organise notamment des actions de formation commune, assure la diffusion de savoir-faire ou d'échanges d'expérience dans la limite de ses compétences.

### **III - 6. Mesures transitoires**

Par ailleurs, en pratique, en 2003 et en 2004, le STRMTG devrait constituer, via les DDE/BIRMTG, l'appui technique essentiel pour les DDE et les préfets. Cette période verra le transfert progressif du savoir-faire du STRMTG au profit des BIRMTG.

\*  
\*      \*

La liste des dispositions qui sont abrogées ou ne sont plus applicables aux systèmes de transports visés par la présente circulaire est indiquée en annexe 5.

Mes services (DTT-TC, DTT-TF, STRMTG et DPSM-PBC) se tiennent à votre disposition pour tout complément ou toute difficulté d'interprétation ou de mise en œuvre des dispositions ci-dessus.

*Le Directeur du Personnel,  
des Services et de la Modernisation*

**Signé**

*Christian PARENT*

*Le Directeur des Transports Terrestres*

**Signé**

*Patrice RAULIN*

## *Annexe 1 - GLOSSAIRE*

AOT :	autorité organisatrice de transports
BIRM :	bureau interdépartemental des remontées mécaniques
BIRMTG :	bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés
CCDSA :	commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité
CNESTG :	commission nationale d'évaluation de la sécurité des transports guidés
CTPS :	comité technique paritaire spécialisé
DDE :	direction départementale de l'équipement
DDS :	dossier de définition de sécurité
DPS :	dossier préliminaire de sécurité
DPSM :	direction des personnels, des services et de la modernisation
DREIF :	direction régionale de l'équipement Ile-de-France
DS :	dossier de sécurité
DTT :	direction des transports terrestres
EOQA :	expert ou organisme qualifié agréé
GAME :	Globalement Au Moins Equivalent
PIS :	plan d'intervention et de sécurité
RPE :	règlement de police de l'exploitation
RSE :	règlement de sécurité de l'exploitation
SDIS :	service départemental d'incendie et de secours
SIDPC :	service interministériel départemental de défense et de protection civiles
STIF :	syndicat des transports d'Ile-de-France
STRMTG :	service technique des remontées mécaniques et des transports guidés

**Annexe 2 - Tableau indicatif des tâches relevant du contrôle de sécurité de l'Etat,  
noyau dur des tâches relevant du BIRMTG, délégations susceptibles d'être données**

<i>liste indicative des tâches de contrôle (en référence au décret n° 2003-425)</i>	<i>tâches relevant de la DDE du département dans lequel est implanté le système</i>	<i>tâches relevant du BIRMTG</i>	<i>délégation susceptible d'être donnée au DDE/BIRMTG par le Préfet du département dans lequel est implanté le système</i>
<b>Contrôle préalable à la mise en service</b>			
- instruction de la complétude des dossiers (DDS, DPS, DS, RSE et PIS)	selon convention	selon convention	////
- décision sur la complétude des dossiers (DDS, DPS, DS, RSE et PIS)	oui	non	<b>déconseillé</b>
- instruction technique des dossiers (DDS, DPS, dossier de tests et essais, DS, RSE et PIS, dérogations à la réglementation de sécurité)	non	oui	////
- avis et décision du préfet aux différents stades du projet (avis sur le DDS, décision sur le DPS, décision sur la réalisation des tests et essais, décision sur la mise en exploitation commerciale valant décision sur le DS et le RSE)	oui	non	<b>déconseillé</b>
<b>Contrôle durant l'exploitation</b>			
- instruction des modifications substantielles du système (dossiers et procédures analogues à celles mentionnées ci-avant)	Cf. ci-avant	Cf. ci-avant	Cf. ci-avant
- instruction technique des réévaluations périodiques de sécurité (y compris la régularisation de la situation des systèmes déjà en service)	non	oui	////
- décisions du préfet sur les ré-évaluations périodiques de sécurité (y compris la régularisation de la situation des systèmes déjà en service)	oui	non	<b>déconseillé</b>
- instruction technique des modifications sollicitées du RSE	non	oui	////
- instruction technique des dérogations sollicitées au RSE ou à la réglementation de sécurité	non	oui	////
- décisions du préfet sur les modifications sollicitées du RSE, les dérogations sollicitées au RSE ou à la réglementation de sécurité	selon convention	selon convention	possible
- examen des modifications du PIS	selon convention	selon convention	possible
- instruction technique des événements notables liées à la sécurité, les accidents et incidents graves (dont, le cas échéant, investigation, expertise, etc)	selon convention	selon convention	////
- décision de mesures restrictives d'exploitation	selon convention	selon convention	possible
- décision d'arrêt ou de suspension de l'exploitation, autorisation de remise en service	selon convention	selon convention	<b>déconseillé</b>
- contrôle du respect de la réglementation, du niveau de sécurité et du RSE (au travers de contrôles sur pièces ou sur place, de visites de contrôle, de l'examen des rapports annuels de sécurité et des statistiques d'incidentologie locaux et nationaux, etc)	selon convention	selon convention	possible
- demande d'une expertise par un EOQA	selon convention	selon convention	possible
- contrôle des modifications non substantielles	selon convention	selon convention	possible
- participation à des exercices de sécurité	selon convention	selon convention	possible
- représentation de l'Etat à des groupes de travail locaux, nationaux ou internationaux	selon convention	selon convention	possible

**LE PREFET DE/DU .....**

**Arrêté n° .....**

VU le décret n° 82-389 du 10 mai 1982 modifié relatif aux pouvoirs des préfets et à l'action des services et organismes publics de l'état dans le département, notamment son article 24-4 ;

VU l'arrêté ministériel du 20 juin 2003 attribuant à certains services déconcentrés du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer une compétence interdépartementale dans les domaines des remontées mécaniques et des transports guidés ;

VU l'avis du CTPS de la DDE de/du .....du .....,

Sur proposition du Directeur départemental de l'équipement

ARRETE

**Article 1 :** Il est créé au sein de la direction départementale de l'équipement de/du ..... par transformation du bureau interdépartemental des remontées mécaniques dénommé « BIRM » un bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés dénommé « BIRMTG ».

**Article 2 :** Le BIRMTG est chargé sur sa zone de compétence de préparer des actes administratifs, de réaliser toute étude et expertise dans le domaine des remontées mécaniques et des transports guidés dans le cadre fixé par les conventions conclues avec les services déconcentrés des départements de son ressort conformément à l'arrêté susvisé du ministre chargé des transports du 20 juin 2003.

**Article 3 :** Le responsable du BIRMTG est placé sous l'autorité directe du Directeur départemental de l'équipement de/du .....

**Article 4 :** Les agents actuellement en poste au sein du bureau interdépartemental des remontées mécaniques dénommé « BIRM » sont affectés dans la nouvelle structure.

**Article 5 :** Le Secrétaire général de la préfecture et le Directeur départementale de l'équipement de/du .....sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

## Annexe 4 - Exemple de convention entre la DDE locale et la DDE-BIRMTG

page de garde

### CONVENTION

entre

LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT  
DE(DU) .....

et

LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT (BIRMTG)  
DE(DU) ..... (ou DREIF)

fixant

LES MODALITÉS D'EXERCICE DES MISSIONS INTERDÉPARTEMENTALES DANS LE DOMAINE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS PAR LA DDE/BIRMTG DE(DU) DANS LE DÉPARTEMENT DE(DU)

corps du texte

- Vu** l'arrêté attribuant à certains services déconcentrés du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer une compétence interdépartementale dans les domaines des remontées mécaniques et des transports guidés ;
- Vu** l'avis du comité technique paritaire spécial de la direction départementale (ou DREIF) de l'équipement de(du) en date du ;
- Vu** l'avis du comité technique paritaire spécial de la direction départementale de l'équipement de(du) en date du ;
- Vu** l'arrêté du Préfet du(de) en date du portant création du bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés (BIRMTG),

les cocontractants conviennent des dispositions suivantes ci-après :

#### **Article 1er : Objet de la présente convention**

Dans le cadre réglementaire susvisé, la présente convention a pour objet de fixer dans le détail les modalités d'intervention du bureau interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés (BIRMTG) de la direction départementale de l'équipement de(du) (ou DREIF) sur le département de(du) .

La DDE (ou DREIF)/BIRMTG du (de) est désignée ci-après « BIRMTG ». La DDE de(du) est désignée « DDE » dans la présente convention.

#### **Article 2 : Coordonnées des cocontractants**

Les coordonnées des cocontractants (*tél., fax, adresse précise etc...*) figure en annexe I de la présente convention. En cas de changements des données, elle pourra être modifiée sur l'initiative de chacun des cocontractants après communication des modifications envisagées à l'autre partie.

Le nom, les fonctions et les coordonnées administratives du cadre de deuxième niveau sécurité remontées mécaniques et transports guidés (RM/TG) désigné par la DDE figure également en annexe I. Les mêmes informations sont fournies pour le fonctionnaire désigné pour le suppléer en cas d'absence de sa part.

L'annexe II liste nominativement les agents en fonction au sein du BIRMTG avec leurs coordonnées administratives

#### **Article 3 : Périmètre d'intervention du BIRMTG dans le département**

L'annexe III de la présente convention dresse la liste des installations ou parties d'installations existantes ou en projet de la compétence du BIRMTG, en précisant si possible leur type et leur localisation ainsi que les coordonnées de leur maître d'ouvrage et des sociétés en charge de leur exploitation. Les deux cocontractants s'engagent à actualiser les données et à les porter à la connaissance du cocontractant le plus rapidement possible dans les conditions définies par ailleurs dans la présente convention.

Une carte des installations de remontée mécanique et de transport guidé est jointe à l'annexe IV.

#### **Article 4 : Contenu des missions interdépartementales du BIRMTG**

L'annexe V de la présente convention précise les missions qui sont effectuées par le BIRMTG pour le compte du département de/du dans le cadre des compétences attribuées par l'arrêté ministériel susvisé. Elle définit autant que possible les modalités pratiques des interventions pour les domaines suivants :

- instruction des dossiers préalables à l'autorisation de mise en exploitation d'une installation
- contrôle en exploitation
- revues de contrôle et enquêtes accidents.

Dans un souci d'économies de moyens et d'efficacité, le BIRMTG peut demander à la DDE d'effectuer pour son compte et sous sa responsabilité des travaux, relevés, etc sur les installations ou parties d'installations existantes ou en projet. L'annexe VI établit une liste précise des cas où la DDE peut être sollicitée par le BIRMTG.

#### **Article 5 : Représentation de l'Etat dans les instances et réunions externes et internes**

Les instances et réunions où le BIRMTG représente l'Etat dans le département de/du (relations avec les exploitants et les maîtres d'ouvrage des installations de remontée mécanique et de transport guidé, etc...) sont définies dans l'annexe VII.

Les instances et les réunions où, le cas échéant, la DDE représente l'Etat dans le département de/du sont également définies à l'annexe VII

#### **Article 6 : Devoir d'information réciproque**

Le BIRMTG transmet dans les délais les plus brefs au DDE de/du ou à son responsable de deuxième niveau les éléments dont il viendrait à prendre connaissance et qui mettent en jeu la sécurité. En pareil cas, il prend toutes dispositions nécessaires pour supprimer les risques dans le cadre de ses compétences.

Le BIRMTG effectue ses visites sur le terrain après en avoir informé préalablement le cadre de deuxième niveau visé en annexe I.

Les données listées dans l'annexe VIII sur une ou plusieurs installations de remontée mécanique et/ou de transport guidé de son département sont à transmettre pour information par le BIRMTG à la DDE de/du ou son responsable de deuxième niveau et vice-versa.

La DDE de/du ou son responsable de deuxième niveau précité peut saisir le BIRMTG à tout moment pour obtenir des informations sur les installations de remontée mécanique et de transport guidé de son département.

#### **Article 7 : Programme d'activité des BIRMTG**

Dans le cadre des compétences qui lui ont été attribuées par l'arrêté ministériel susvisé, le BIRMTG établit et propose son programme annuel d'actions, notamment à partir des demandes formulées par les directions départementales de l'équipement qu'il assiste, notamment celle de/du

Ce projet fait l'objet d'une discussion et d'une validation d'un commun accord entre les directeurs départementaux de l'équipement concernés. L'avis du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) doit être systématiquement recueilli dans ce cadre, en particulier pour prendre en compte les priorités techniques qu'il fixe au plan national.

Le directeur départemental de l'équipement de , ayant autorité hiérarchique sur le BIRMTG, met en œuvre ce programme, en suit son exécution et en dresse annuellement le bilan.

Une copie de ce bilan sera transmise à la DTT, au STRMTG et à l'inspection générale territoriale compétente.

Les éventuels conflits dans le plan de travail du BIRMTG sont gérés collégialement entre les directions départementales de l'équipement concernées, sachant qu'en dernier ressort, l'autorité hiérarchique dispose du pouvoir de décision. En pareil cas, l'avis du STRMTG peut être demandé.

Sur l'initiative du directeur départemental de l'équipement ayant autorité hiérarchique sur le BIRMTG, une réunion est organisée au moins une fois par an avec l'ensemble des cadres de 2<sup>ème</sup> niveau des services déconcentrés pour lesquels le BIRMTG intervient, ainsi

qu'avec le STRMTG. A cette occasion, devront être examinés le bilan annuel de l'activité du BIRMTG, la proposition de plan d'actions programmables pour l'année et les orientations stratégiques envisagées pour cette unité.

**Article 8 : Date d'entrée en vigueur et durée de la convention**

La présente convention entre en vigueur à compter du \_\_\_\_\_ .

Elle est d'une durée d'un an avec tacite reconduction.

Elle se substitue, le cas échéant, à la convention en date du \_\_\_\_\_ qui traitait du seul domaine des remontées mécaniques.

annexe I

- Coordonnées DDE du département du(de)..... (adresse, desserte, accès , téléphone, fax, E-mail....)
- Coordonnées du BIRMTG(adresse, desserte, téléphone, fax, E-mail...)
- Coordonnées du cadre de deuxième niveau et de « suppléant » en charge de l'activité du contrôle technique et de sécurité des remontées mécaniques et des transports guidés au sein de la direction départementale de l'équipement de(du) ..... (adresse, desserte, accès , téléphone, fax, E-mail....)

annexe II

Coordonnées des agents du BIRMTG de la DDE (ou DREIF) du

(Cette annexe doit dresser la liste nominative des effectifs du BIRMTG en précisant leurs coordonnées administratives, leurs numéros de téléphone et de fax, etc)

annexe III

**Liste des installations de remontée mécanique et de transport guidé dans le département de(du)**

Cette annexe doit comporter sous forme de deux tableaux, de manière exhaustive :

- les appareils de remontée mécanique et de transport guidé présents dans le département et soumis au contrôle de l'état ;
- leur type et leurs caractéristiques significatives ;
- leur localisation géographique ;
- les coordonnées des sociétés qui les exploitent ;
- l'identification du maître d'ouvrage.

annexe IV

**Carte(s) du département matérialisant l'implantation des installations de remontée mécanique et de transport guidé**

annexe V

**missions du BIRMTG sur le département de/du**

Cette annexe doit comporter sous forme de tableau, de manière exhaustive les missions du BIRMTG en application de l'arrêté susvisé et de la présente convention sur le département concerné. On pourra se référer, pour le domaine des transports guidés, au tableau en annexe 2 de la présente circulaire, et, pour le domaine des remontées mécaniques, aux conventions antérieures.

annexe VI

**Interventions de la DDE pour le compte du BIRMTG**

Certaines tâches de contrôle ou d'interventions de première urgence peuvent être listées dans cette annexe

annexe VII

***Représentation de l'Etat sur le département du(de)***

- Représentation assurée par le BIRMTG
- Représentation assurée par la DDE

annexe VIII

***Données à échanger entre BIRMTG et DDE du(de)***

- Données à transmettre du BIRMTG vers la DDE
- Données à transmettre de la DDE vers le BIRMTG

## *Annexe 5 – Dispositions abrogées*

Suite à la parution du décret n° 2003-425, ne sont plus applicables aux transports guidés les dispositions des articles 2 à 5, 7 à 72, 76, 81 à 84, 87, 89, 94 et 96 du décret n° 730 du 22 mars 1942.

De même, ne sont plus applicables aux remontées mécaniques redevables des dispositions des titres II et VII du décret n° 2003-425, les dispositions du décret n° 87-815 du 5 octobre 1987 relatif au contrôle technique et de sécurité de l'Etat et des arrêtés pris pour son application.

Par ailleurs, la présente circulaire abroge :

- les lettres circulaires du 10 avril 2001 relatives au contrôle technique et de sécurité sur les projets de transport public guidés urbains de personnes ;
- les circulaires n° 100191 et 020191 du 14 février 1991 relatives au contrôle technique et de sécurité de l'Etat sur les transports publics guidés de personnes;
- la circulaire n° 87-66 du 5 août 1987 relative aux mesures de sécurité concernant les chemins de fer touristiques ;
- la circulaire n°1 du 7 janvier 1963 relative à l'instruction des accidents d'exploitation concernant les voies ferrées secondaires, les transports urbains et certains services de transport assimilés, pour ce qui concerne les transports publics guidés relevant du titre II du décret n° 2003-425.