Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

[illegible]

*direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer*

[illegible]
*sous-direction de la sécurité des transports ferroviaires et collectifs et de la régulation ferroviaire*
[illegible]

La Défense, le 21 OCT. 2008

**Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire**

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

Depuis leur publication, le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 *relatif à la sécurité des transports publics guidés* et sa circulaire d'application du 9 décembre 2003 ont connu d'importantes modifications à la faveur des évolutions réglementaires récentes intervenues dans leur champ d'application.

Ainsi, le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 *relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire* a modifié l'ensemble des dispositions du titre III du décret 2003-425 cité relatives aux systèmes dits " mixtes " à savoir les systèmes qui accueillent des véhicules circulant pour une partie sur le réseau ferré national ou sur un réseau présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celui-ci, et pour l'autre partie sur un réseau de transports publics guidés situé en Île-de-France ou dans un périmètre de transports urbains.

De même, le décret n° 2007-934 du 15 mai 2007 *relatif au contrôle technique et de sécurité de l'État portant sur les remontées mécaniques et les tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme* est venu préciser le champ d'application du décret 2003-425 pour ce qui est des règles applicables aux remontées mécaniques et aux systèmes participant à des activités de loisir ou situés dans l'enceinte d'un établissement recevant du public.

Parallèlement à ces évolutions réglementaires, mon attention a été appelée sur des difficultés rencontrées pour l'application de certains points de la circulaire du 9 décembre 2003.

Ces éléments m'ont donc conduit à remanier profondément cette circulaire. Les principales modifications intéressent les aspects suivants.

**PJ** : Version consolidée du préambule et du Titre Ier de la circulaire du 9 décembre 2003 consolidée 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 ;

Circulaire du 12 juillet 2007 relative aux règles de sécurité applicables aux activités de « cyclo-draisine » et autres activités à finalité de loisir.

Ressources, territoires, habitats et biodiversité
Énergie et climat
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer
Présent pour l'avenir

I – La précision apportée par la modification de l'article 1er du décret 2003-425 sur son champ d'application est reprise dans le préambule de la circulaire et à son titre I. En particulier, il est rappelé que les cyclo-draisines ne constituent pas un système de transport public mais participent d'une activité de loisir.

II – Le point I – 1.2 « *Une évaluation indépendante dite " deuxième regard "* » est modifié pour, d'une part, tenir compte de la décision de ne plus publier la liste des experts ou organismes qualifiés agréés (EOQA) en raison des difficultés rencontrées dans la mise à jour permanente de cette liste et de l'ambiguïté de son statut, d'autre part, préciser les modalités suivant lesquelles le maître d'ouvrage ou vos services vérifient que l'EOQA dispose d'un agrément et répond à la condition d'indépendance prévue par le décret n°2003-425.

Ainsi, il est précisé que la vérification que l'EOQA dispose bien de l'agrément pour le secteur considéré est effectuée par le maître d'ouvrage en sollicitant, dans le cadre de la procédure de sélection, copie de la décision administrative d'agrément le concernant.

Si les critères de compétence et d'indépendance de l'EOQA ne sont pas remplis, il vous appartient de le préciser au demandeur lors de la procédure d'instruction du dossier, soit en lui notifiant qu'un secteur d'intervention n'est pas traité et doit être régularisé, soit en refusant l'approbation du dossier préliminaire de sécurité (DPS) ou la délivrance de l'autorisation de mise en exploitation commerciale, ou d'imposer toutes mesures ou restrictions en lien avec le manquement correspondant.

III – S'agissant des dispositions prévues au point I – 2.2 de la circulaire de 2003 relatives au DPS, il convient de rappeler que l'approbation d'un DPS ne dispense pas le maître d'ouvrage de l'accomplissement des autres procédures réglementaires qui peuvent être nécessaires avant le début des travaux, bien que ces procédures ne soient pas liées.

Par ailleurs, est introduite la possibilité pour un sous-système ou une partie d'un sous-système, tel un matériel roulant ou le dispositif d'alimentation par le sol, similaire à celui d'un autre système de transport déjà autorisé suivant les procédures du décret n°2003-425, de simplifier l'instruction du dossier par les services de l'État, en limitant la justification de la sécurité à la liste et au traitement des écarts, en termes de sécurité, entre le sous-système pris pour référence et celui compris dans l'autorisation sollicitée. Cette disposition, également applicable au dossier de sécurité, n'affecte pas la composition des différents dossiers de sécurité définie dans les annexes 2 et 3 de l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

Enfin, selon les principes qui sous-tendent l'article 20 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 *relatif aux missions de maîtrise d'oeuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé*, le DPS a vocation à être produit à l'issue des études d'avant-projet.

IV – S'agissant des dispositions prévues au point I – 2.3 relatives à l'autorisation de mise en exploitation commerciale du système, la rédaction des dispositions relatives à l'intervention de l'EOQA a été reprise pour bien préciser que, conformément aux dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), les avis et recommandations de celui-ci ne sauraient avoir un caractère prescriptif et que le demandeur peut toujours, s'il estime que l'objectif de sécurité est atteint, présenter une demande différente dès lors qu'il la justifie. Il incombe dans ce cas aux services de contrôle d'être particulièrement vigilants dans l'instruction de ces dossiers pour vérifier la pertinence des choix retenus.

Le principe de ces dispositions est transposable au stade de l'approbation du dossier préliminaire de sécurité

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'autorisation de mise en exploitation commerciale confirme que, sur le plan de la sécurité des transports, le système est techniquement prêt à être mis en service mais ne dispense pas le maître d'ouvrage d'obtenir les autorisations requises au titre d'autres réglementations non juridiquement liées qui peuvent être nécessaires pour permettre l'exploitation effective des services commerciaux (ex : autorisation prévue par la réglementation relative aux établissements recevant du public). Vous veillerez à rappeler aux demandeurs qu'ils doivent disposer de ces autorisations, nonobstant l'autorisation de mise en exploitation commerciale que vous devez délivrer en application de la LOTI et du décret n°2003-425.

Cependant, par dérogation à ce qui précède, pour les systèmes comportant des véhicules "intermédiaires", pouvant être exploités commercialement à la fois en mode guidé et en mode routier, et donc astreints à une autorisation prévue par le code de la route, vous ne délivrerez l'autorisation de mise en service du système qu'après obtention des actes administratifs exigés par la réglementation routière.

V – Les dispositions figurant au point 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* » sont devenues obsolètes en raison, d'une part de l'évolution du contexte et des modalités de financement des projets de transports guidés, d'autre part de l'absence de liens juridique et technique entre la déclaration d'utilité publique, nécessaire pour pouvoir faire appel à la procédure d'expropriation des terrains, et l'approbation d'un DPS, nécessaire pour l'engagement des travaux.

Ces deux procédures ayant des objectifs différents, leurs règles juridiques respectives permettent au besoin, et en toute hypothèse, d'assurer leur mise en cohérence dès lors qu'un projet le nécessiterait.

VI – S'agissant des dispositions du point I – 3.2 de la circulaire de 2003 relatives aux systèmes en service à la date du 11 mai 2003, il me paraît nécessaire de souligner que, par delà la similitude des termes employés par le décret n°2003-425 pour cette procédure avec ceux utilisés pour le dossier de sécurité exigé lors de la mise en service d'un système nouveau, l'objectif de ce dossier de sécurité n'est pas d'analyser les écarts des dispositifs techniques existants avec les normes de conception actuelles.

Le contenu de ce dossier de sécurité est distinct de celui à fournir au cas d'un système neuf et, à cet effet, fait l'objet des dispositions de la partie II de l'annexe 3 de l'arrêté du 23 mai 2003 modifié *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.*

Sa finalité est de décrire la situation des systèmes existants, autorisés selon des normes techniques et dans un cadre réglementaire antérieurs qui peuvent avoir évolué depuis et, ainsi, de fournir aux service de contrôle un "état des lieux", accompagné d'un descriptif des principaux événements liés à la sécurité connus sur ce système.

Ainsi, l'avis formulé par l'EOQA ne vise pas à vérifier la conformité du système en service aux règles techniques actuelles mais à donner une appréciation sur son niveau général de sécurité et ses risques constatés ou potentiels, au vu notamment d'un diagnostic de sécurité et de la liste des principaux incidents d'exploitation recensés sur une période de dix ans minimum.

Cette procédure n'a ainsi pas vocation, sauf danger imminent constaté, à prescrire des mesures de mise aux normes techniques, mais vise à s'assurer principalement de la maîtrise des risques liés à

ce système, de l'existence de mesures d'exploitation adaptées à chacun des systèmes concernés et de leur pertinence au regard des exigences réglementaires de sécurité applicables aux systèmes considérés.

A ce titre, il convient que vous rappeliez aux demandeurs que l'arrêté interministériel du 22 novembre 2005 *relatif à la sécurité dans les tunnels de systèmes de transport public guidés urbains* dispose en son article 3 que ses dispositions ne sont pas directement applicables aux tunnels existants.

Je ne verrais cependant que des avantages à ce que cette phase de diagnostic puisse identifier des mesures simples, techniquement réalistes, pouvant être mises en œuvre ultérieurement à l'occasion de modifications du système ou de travaux de maintenance, de remplacement ou d'optimisation des installations et équipements liés à la sécurité, notamment en tunnel (évacuation, modification de la ventilation, moyens des secours...). A cet égard, je souhaite que les services de secours soient associés très en amont au déroulement de la procédure.

Enfin, je vous invite à faire dès maintenant un point d'avancement de la production des dossiers de sécurité à réaliser pour chaque ligne avec les services en charge du contrôle de l'Etat, et à saisir, en cas de retard, les autorités organisatrices de transport ayant des systèmes concernés pour leur rappeler l'obligation qui leur incombe de déposer ce dossier de sécurité, et la possibilité pour vous de prescrire des mesures restrictives d'exploitation à l'expiration du délai dès lors qu'en l'absence d'éléments transmis par l'exploitant du système, il pourrait exister des doutes légitimes sur sa sécurité.

VII – Les dispositions du point I – 3.5 relatives à l'instruction technique des événements notables, incidents et accidents sont complétées pour rappeler que les dispositions de l'article 2 du décret n °2004-85 du 26 janvier 2004 *relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre* imposent aux autorités de l'Etat, ainsi qu'à celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, d'informer sans délai le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre de la survenance d'événements, accidents ou incidents mettant en cause gravement la sécurité des personnes.

VIII – Les dispositions du point I – 4.1 relatives aux systèmes mixtes soumis au titre III du décret n° 2003-425 sont modifiées pour tenir compte de la définition de ces systèmes donnée par le décret n °2006-1279 impliquant que :

- ils assurent un transport public guidé ;
- ils empruntent le réseau ferré national ou l'un des réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1er de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 *relative à la sécurité et au développement des transports* et, pour l'autre partie, l'un des réseaux mentionnés au titre II.

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

- le décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 *relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire*, complété par ses arrêtés d'application ;
- le décret n°2003-425 complété par ses arrêtés d'application.

Les procédures relatives au réseau ferré national sont instruites par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).

Il est apparu nécessaire de coordonner les deux procédures. À ce titre, je vous invite à attirer l'attention du demandeur sur la nécessité de disposer d'un EOQA unique, titulaire de l'agrément en qualité d'EOQA prévu à l'article 7 du décret n°2003-425 et titulaire de l'agrément en qualité d'EOQA prévu à l'article 44 du décret n°2006-1279.

Enfin, il me paraît important de vous signaler que les réseaux "fermés" à tout trafic ferroviaire de nature commerciale, à savoir ceux ne figurant pas au document de référence du réseau établi par Réseau ferré de France (RFF) conformément aux dispositions de l'article 17 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié *relatif à l'utilisation du réseau ferré national* et/ou faisant l'objet d'une convention de mise à disposition entre RFF et l'autorité organisatrice de transport tels que ceux où ne circulent que des tramways, sont expressément exclus du champ d'application du décret n °2006-1279, cela indépendamment de la domanialité des terrains sur lesquels ils s'étendent. Dans ce cas, les règles de sécurité applicables sont exclusivement celles prévues par le décret n °2003-425 impliquant notamment une compétence de votre part et de vos services techniques en cette matière.

IX – Les dispositions du I – 4.3 sont devenues sans objet depuis la modification des statuts du STIF.

X – Enfin, s'agissant des dispositions du point II – 1 du Titre II de la circulaire de 2003 relatives au champ d'application des dispositions du titre V du décret 2003-425, je vous rappelle qu'elles ont été abrogées par les dispositions de ma circulaire du 12 juillet 2007 relative aux règles de sécurité applicables aux activités de « cyclo-draisine » et autres activités à finalité de loisir à laquelle il est fait renvoi et qui est annexée à la présente.

Vous trouverez annexées au présent courrier la circulaire du 12 juillet 2007 précitée ainsi qu'une nouvelle version du préambule et du Titre Ier de la circulaire du 9 décembre 2003 prenant en compte les modifications apportées par la présente instruction. Celle-ci et ses deux annexes seront publiées au Bulletin officiel du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout complément ou toute difficulté d'interprétation ou de mise en œuvre des dispositions ci-dessus.

Pour le ministre d'Etat et par délégation
Le directeur des services de transport

Patrick VIEU

**Version consolidée au 21 octobre 2008 du préambule et du Titre Ier de la circulaire relative à la sécurité des systèmes de transport public guidés du 9 décembre 2003 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 n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs) et ses textes 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 des 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 régies exclusivement par le code du tourisme,
- ni des remontées mécaniques affectées exclusivement au transport de personnels régies par l'article 4 du décret n° 2007-934 du 15 mai 2007,
- ni des systèmes situés dans l'enceinte d'un établissement soumis aux réglementations relatives aux établissements recevant du public, aux activités foraines ou aux parcs de loisir,
- ni, enfin, des cyclo-draisines régies par les dispositions de ma circulaire du 12 juillet 2007 relative aux règles de sécurité applicables aux activités de " cyclo-draisine " et autres activités à finalité de loisir.

# 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) sur un système de transport n'emporte pas nécessairement, de ce seul fait, exclusion de ce système du champ du décret.

Le décret n° 2003-425 ne concerne pas les transports guidés empruntant le réseau ferré national ou l'un des réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1er de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 *relative à la sécurité et au développement des transports*, puisque ceux-ci relèvent du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006, mais il s'applique en revanche aux transports guidés qui empruntent partiellement ces réseaux. Ces systèmes de transports sont alors dits " mixtes ".

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 traités par le titre III du décret n° 2003-425,
- les remontées mécaniques assurant un transport public à vocation exclusivement touristique, historique ou sportive, sans pour autant appartenir à la catégorie des remontées mécaniques "de montagne", traitées par le titre IV 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 chemins de fer ne relevant pas du décret n° 2006-1279 comme les Chemins de Fer de Provence ou encore les Chemins de Fer de Corse traités par le titre VI du décret n° 2003-425.

Les remontées mécaniques de montagne sont régies exclusivement par le code du tourisme.

## 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") impose une obligation de résultats, et non de moyens ni de solutions, à travers l'objectif général consistant en ce que le système 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.

Les secteurs d'intervention pour lesquels un expert ou un organisme s'est vu délivrer l'agrément ministériel EOQA sont mentionnés sur l'attestation d'agrément, ainsi que le prévoit l'arrêté du 23 mai *2003 modifié relatif à la procédure d'agrément des experts et des organismes qualifiés pour évaluer la sécurité des systèmes de transport public guidés*. La vérification que l'EOQA dispose bien de

l'agrément pour le secteur considéré est effectuée par le maître d'ouvrage en sollicitant, dans le cadre de la procédure de sélection, copie de sa décision administrative d'agrément.

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 de l'EOQA retenu 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 modifié *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains*. Si l'indépendance de l'EOQA ne vous paraît pas garantie ou si des secteurs d'intervention des EOQA vous paraissent manquer compte tenu de la nature du système de transport public guidé, vous devrez, selon la situation :

- notifier à l'AOT vos réserves éventuelles, en précisant le cas échéant qu'un secteur d'intervention n'est pas traité et doit être régularisé,
- refuser d'approuver en l'état le DPS,
- refuser de délivrer l'autorisation de mise en exploitation commerciale,
- le cas échéant, imposer des mesures restrictives d'exploitation prévues par l'article 35 du décret n°2003-425 à la suite de l'analyse du dossier de sécurité actualisé établi après le délai de dix ans.

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 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, de 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, notamment lorsque 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 de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) | Si saisine CNESTG |
| DDS | **2 mois** | **3 mois** | | |
| DPS | **2 mois** | **3 mois** | **4 mois** | **5 mois** |
| DS | **2 mois** | **3 mois** | **4 mois** | **5 mois** |

Il est rappelé que la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (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 la CCDSA est en cours de modification pour étendre les compétences de cette commission 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.

L'approbation de ce DPS ne dispense pas le maître d'ouvrage de l'accomplissement des autres procédures réglementaires, relevant d'autres législations, qui peuvent être nécessaires avant le début des travaux, bien que ces procédures ne soient pas liées.

Par engagement des travaux, on doit entendre le commencement 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 relèvent donc pas de l'approbation du DPS.

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, ou d’acquérir un matériel roulant ou des équipements partie prenante au système de transport public guidé dès lors qu'ils ne sont pas installés sur le site du projet. Elle ne saurait encore moins interdire aux industriels concernés de réaliser ce matériel et ces équipements.

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.

Cependant, un demandeur dont le système comporte un sous-système ou une partie d’un sous-système, tel un matériel roulant ou un dispositif d’alimentation par le sol, similaire à celui d'un autre système de transport déjà autorisé suivant les procédures du décret n°2003-425, peut se prévaloir de ce précédent pour simplifier l'instruction du dossier par les services de l'État, en limitant la justification de la sécurité à la liste et au traitement des écarts en termes de sécurité entre le sous-système pris pour référence et celui compris dans l'autorisation sollicitée. Cette disposition, également applicable au dossier de sécurité, n'affecte pas la composition des différents dossiers de sécurité définie dans les annexes 2 et 3 de l'arrêté du 23 mai 2003 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

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 1er de l’arrêté du 23 mai 2003 modifié *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, du rapport de l'EOQA telles que prévues 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.

Selon les principes qui sous-tendent l'article 20 du décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'oeuvre confiées par des maîtres d'ouvrage publics à des prestataires de droit privé, le DPS a vocation à être produit à l’issue des études d’avant-projet.

Toutefois, lorsque des études détaillées, non produites compte tenu de l’avancement du projet, vous 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 correctement 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 le bénéficiaire. 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 modifié *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 n'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 relatifs au système réalisé ont été produits. Conformément aux dispositions de la LOTI, les avis et recommandations des EOQA ne sauraient avoir un caractère prescriptif et le demandeur peut toujours, s'il estime que l'objectif de sécurité est atteint, présenter une demande d'autorisation différente dès lors qu'il la justifie. Il incombe dans ce cas aux services de contrôle d'être particulièrement vigilants dans l'instruction de ces dossiers pour vérifier la pertinence des choix retenus

Le principe de ces dispositions est transposable au stade de l'approbation du dossier préliminaire de sécurité.

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). L'autorisation de mise en exploitation commerciale du système confirme que, sur le plan de la sécurité des transports, le système est techniquement prêt à être mis en service mais elle ne dispense pas le maître d'ouvrage d'obtenir les autorisations requises au titre d'autres réglementations non juridiquement liées mais qui peuvent être nécessaires pour permettre l'exploitation effective des services commerciaux (ex : autorisation prévue par la réglementation relative aux établissements recevant du public). Vous veillerez à rappeler aux demandeurs qu'ils doivent disposer par ailleurs de ces autorisations, nonobstant l'autorisation de mise en exploitation commerciale que vous devez délivrer en application de la LOTI et du décret n° 2003 425.

Cependant, par dérogation à ce qui précède, pour les systèmes comportant des véhicules "intermédiaires", pouvant être exploités commercialement à la fois en mode guidé et en mode routier, et donc astreints à une autorisation prévue par le code de la route, vous ne délivrerez l'autorisation de mise en service du système qu'après obtention des actes administratifs exigés par la réglementation routière.

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

Abrogé

## 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 informés 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 Dossiers de sécurité des systèmes de transport guidé en service à la date du 11 mai 2003

L'article 44 du décret n° 2003-425 prévoit que les systèmes de transport guidé qui étaient déjà en service à la date du 11 mai 2003, feront l'objet d'un dossier de sécurité. 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.

Il me paraît nécessaire de souligner que par delà la similitude des termes employés par le décret n°2003-425 pour cette procédure avec ceux utilisés pour le dossier de sécurité exigé lors de la mise en service d'un système nouveau, l'objectif de ce dossier de sécurité n'est pas d'analyser les écarts des dispositifs techniques existants avec les normes de conception actuelles.

Le contenu de ce dossier de sécurité est distinct de celui à fournir au cas d'un système neuf et, à cet effet, fait l'objet des dispositions de la partie II de l'annexe 3 de l'arrêté du 23 mai 2003 modifié *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.*

Sa finalité est de décrire la situation des systèmes existants, autorisés selon des normes techniques et dans un cadre réglementaire antérieur, qui peuvent avoir évolué depuis, et, ainsi, de fournir aux service de contrôle un "état des lieux", accompagné d'un descriptif des principaux événements liés à la sécurité connus sur ce système.

Ainsi, l'avis formulé par l'EOQA ne vise pas à vérifier la conformité du système en service aux règles techniques actuelles mais à donner une appréciation sur son niveau général de sécurité et ses risques constatés ou potentiels, au vu notamment d'un diagnostic de sécurité et de la liste des principaux incidents d'exploitation recensés sur une période de dix ans minimum.

Cette procédure n'a ainsi pas vocation, sauf danger imminent constaté, à prescrire des mesures de mise aux normes techniques, mais vise à s'assurer principalement de la maîtrise des risques liés à ce système, de l'existence de mesures d'exploitation adaptées à chacun des systèmes concernés et de

leur pertinence au regard des exigences réglementaires de sécurité applicables aux systèmes considérés.

A ce titre, il convient que vous rappeliez aux demandeurs que l'arrêté interministériel du 22 novembre 2005 *relatif à la sécurité dans les tunnels de systèmes de transport public guidés urbains* dispose en son article 3 que ses dispositions ne sont pas directement applicables aux tunnels existants.

Je ne verrais cependant que des avantages à ce que cette phase de diagnostic puisse identifier des mesures simples, techniquement réalistes, pouvant être mises en œuvre ultérieurement à l'occasion de modifications du système ou de travaux de maintenance, de remplacement ou d'optimisation des installations et équipements liés à la sécurité, notamment en tunnel (évacuation, modification de la ventilation, moyens des secours...). A cet égard, je souhaite que les services de secours soient associés très en amont au déroulement de la procédure.

Enfin, je vous invite à faire dès maintenant un point d'avancement de la production des dossiers de sécurité à réaliser pour chaque ligne avec les services en charge du contrôle de l'Etat, et à saisir, en cas de retard les autorités organisatrices de transport ayant des systèmes concernés pour leur rappeler à l'obligation qui leur incombe de déposer ce dossier de sécurité, et la possibilité pour vous de prescrire des mesures restrictives d'exploitation à l'expiration du délai dès lors qu'en l'absence d'éléments transmis par l'exploitant du système, il pourrait exister des doutes légitimes sur sa sécurité.

### 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 dossier de sécurité régularisé) s'est échelonnée dans le temps.

### 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 sont définis par les dispositions de l'arrêté du 23 mai 2003 modifié *relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains*.

Le PIS 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 événements 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 événement 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 événements notables dans un délai maximum de deux mois. Cependant, je vous invite à exiger de l'exploitant que tout événement notable fasse immédiatement de sa part l'objet d'un rapport, même succinct, indiquant la date, l'heure, le lieu, le déroulement de l'événement, 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, au STRMTG, chargé d'un suivi général de la sécurité des systèmes.

En fonction de la gravité de l'événement, 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, en vertu de l'article 40 du décret n° 2003-425, demander à l'exploitant et à 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 la remise en service à votre autorisation si vous le jugez nécessaire.

Il convient de rappeler que les dispositions de l'article 2 du décret n° 2004 85 du 26 janvier 2004 *relatif aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre* imposent aux autorités de l'Etat, ainsi qu'à celles des collectivités territoriales pour les services de transport et les infrastructures dont elles ont la charge, d'informer sans délai le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre de la survenance d'événements, accidents ou incidents mettant en cause gravement la sécurité des personnes.

## 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 deux conditions suivantes :

- ils assurent un transport public guidé,
- ils empruntent le réseau ferré national ou l'un des réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1er de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 *relative à la sécurité et au développement des transports* et, pour l'autre partie, l'un des réseaux mentionnés au titre II.

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

- le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 *relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire*, 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 document (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 approuvée formellement par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). 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, afin de coordonner les procédures, je vous invite à attirer l'attention du demandeur sur la nécessité de faire réaliser l'évaluation de la cohérence globale et de l'approche système 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,
- être titulaire de l'agrément en qualité d'EOQA prévu à l'article 44 du décret n° 2006 1279.

Enfin, il me paraît important de vous signaler que les réseaux "fermés" à tout trafic ferroviaire de nature commerciale, à savoir ceux ne figurant pas au document de référence du réseau établi par Réseau ferré de France (RFF) conformément aux dispositions de l'article 17 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié *relatif à l'utilisation du réseau ferré national* et/ou faisant l'objet d'une convention de mise à disposition entre RFF et l'autorité organisatrice de transport tels que ceux où ne circulent que des tramways, sont expressément exclus du champ d'application du décret n° 2006-1279, cela indépendamment de la domanialité des terrains sur lesquels ils s'étendent. Dans ce cas, les règles de sécurité applicables sont exclusivement celles prévues par le décret n° 2003-425 impliquant notamment une compétence de votre part et de vos services techniques en cette matière.

### I – 4.2 Cas spécial d'un matériel roulant pouvant circuler en mode routier

Abrogé

### 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

Abrogé (dispositions devenues sans objet depuis la modification des statuts du STIF).

### I – 4.4 Dispositions transitoires

Abrogé

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La Défense, le 12 JUIL. 2007

**Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables**

**à**

Monsieur le 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)

Monsieur le directeur du STRMTG

**ministère**
**de l'Écologie**
**du Développement**
**et de l'Aménagement**
**durables**

**objet** : Circulaire relative aux règles de sécurité applicables aux activités de « cyclo-draisine » et autres activités à finalité de loisir

**direction générale**
**de la Mer**
**et des Transports**
direction
des Transports
ferroviaires
et collectifs

**affaire suivie par** : Brun Ludovic
tél. 01 40 81 16 55, fax : 01 40 81 17 22
courriel : ludovic.brun@equipement.gouv.fr

**nom du document** : Lettre circulaire6.odt

La présente circulaire a pour objet de préciser le cadre et les modalités juridiques d'intervention dans lesquels les services techniques du ministère chargé des transports placés sous votre autorité (DDE, BIRMTG) exercent le contrôle des activités de « trains touristiques » ou à finalité de loisir telle que celle de « cyclo-draisine ».

Une différence importante existe en effet entre ces deux modes de transport au regard des dispositions de l'article 13-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) modifiée qui fondent les conditions d'intervention des services de l'Etat en matière de contrôle. Leur champ de compétence étant limité aux seuls systèmes de transports guidés ou ferroviaires à caractère public ou destinés au transport des personnels, les services techniques de ce ministère n'ont pas vocation à contrôler de façon obligatoire les systèmes de transport « qu'organisent pour leur propre compte les personnes publiques ou privées » (art. 5 de la LOTI) dès lors que ceux-ci ne transportent pas exclusivement leurs personnels mais ont une vocation foraine ou de loisir ou s'exerçent, de façon générale, au sein d'un établissement soumis à la réglementation des établissements recevant du public (ERP). Le décret n° 2007-934 du 15 mai 2007 est venu modifier l'article 1er du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés pour en poser clairement le principe.

## I – Les activités de trains à vocation touristique ou historique

Ces activités, dont l'objet est d'assurer le transport de passagers en vue de leur faire découvrir un patrimoine industriel, des paysages ou des terroirs, constituent un transport public au sens des dispositions précitées de la loi du 30 décembre 1982.

Dès lors, conformément aux dispositions de l'article 13-1 précité de la LOTI, les services techniques de mon département ministériel ont vocation à vous assister pour le contrôle de ces activités dans la mesure où elles s'exercent sur des réseaux ne relevant pas de la compétence de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), à savoir le réseau ferré national (RFN) et les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables listées dans un décret à venir.

**Arche Sud**
**92055 La Défense cedex**
**téléphone :**
**01 40 81 21 22**
**télécopie :**
**01 40 81 16 61**
**courriel :**
**DTFC.DGMT@equipement.gouv.fr**

Sous cette même réserve, les DDE et les BIRMTG placés sous votre autorité s'assurent du respect des règles et procédures fixées par le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 susmentionné et plus particulièrement par son titre V.

**II – Les activités à finalité de loisir telles que la pratique de la « cyclo-draisine »**

L'activité de « cyclo-draisine » consiste à se déplacer sur rail avec un matériel léger mû par la seule force humaine en vue de satisfaire des besoins de loisir ou sportifs.

Ce type d'activité est assimilable aux activités foraines ou aux parcs de loisir et est donc soumis à la réglementation applicable en la matière, si bien que les règles et procédures spécifiques de sécurité précisées par les dispositions du décret du 9 mai 2003 susmentionné ne sont pas applicables aux systèmes qui en sont le siège.

Cette solution prévaut même si une activité de train touristique s'exerce parallèlement sur le réseau en cause. En ce cas, les règles de sécurité applicables et leurs modalités de contrôle doivent s'appréhender en distinguant les deux activités ; celles décrites au I supra s'appliquent aux trains à vocation touristique. Pour les activités de cyclo-draisine et, de façon générale, celles qui se déroulent dans l'enceinte d'un établissement soumis aux réglementations relatives aux ERP, aux activités foraines ou aux parcs de loisir, les deux principes suivants s'appliquent :

1) L'obligation générale de sécurité prévue par l'article L. 221-1 du code de la consommation pesant sur le professionnel organisant cette activité aux termes duquel : « *les produits et les services doivent, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnablement prévisibles par le professionnel, présenter la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre et ne pas porter atteinte à la santé des personnes* ».

Précisons que si le code de la consommation ne comporte pas de définition précise de la notion de « professionnel », son interprétation, à la lumière de la directive européenne n° 2001/95/CE du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits, conduit à en retenir une acception large, incluant les exploitants ayant une nature associative.

2) Conformément aux règles de droit commun, le contrôle de la sécurité de ce type d'activité relève de l'autorité titulaire du pouvoir de police générale, c'est-à-dire le maire ou le préfet dès lors que le réseau concerné excède le territoire d'une commune.

Dans le cadre de ce contrôle, le référentiel technique élaboré par le STRMTG (référentiel technique relatif à la construction et à l'exploitation des cyclo-draisines du 4 mars 2004) peut servir de référence à l'autorité de police dans l'appréciation des risques. Si cette autorité le juge nécessaire, elle peut solliciter les DDE, les BIRMTG, voire le STRMTG, pour expertiser ces installations et émettre un avis technique. De même, rien ne s'oppose à ce que ces services répondent aux sollicitations que les exploitants eux-mêmes formuleraient, après information des autorités titulaires du pouvoir de police générale compétentes.

Toutefois, dans un souci de clarté et sécurité juridiques, j'appelle votre attention sur la nécessité de veiller à ce que ces avis ne puissent être confondus avec l'un des avis prévus par le décret du 9 mai 2003 précité et qu'il soit clairement précisé aux autorités de police précitées que le suivi de l'exploitation relève exclusivement de leur compétence et non des services techniques de l'Etat qui, pour les raisons susmentionnées, ne peuvent intervenir que sur sollicitation de leur part.

Ainsi circonscrits, ces principes ont vocation à être appliqués de la même manière à des activités telles que celles de luge d'été ou de transport au sein de complexes de loisir (type Eurodisney ou « Mine bleue» dans le département du Maine et Loire). L'attention particulière des exploitants, des autorités de police compétentes et des services techniques de l'Etat doit être attirée sur ce point.

La présente circulaire abroge et remplace le paragraphe II-1 du titre II de la circulaire du 9 décembre 2003 relative à la sécurité des systèmes de transports publics guidés en application du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003.

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'aménagement et du développement durables

*Pour le ministre et par délégation*
*Le directeur des transports ferroviaires et collectifs*

Patrick VIEU