

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
*Direction des transports
ferroviaires et collectifs*

Circulaire du 24 avril 2008 relative aux procédures et modalités de délivrance des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité

NOR : *DEVT0810778C*

Références :

Directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, modifiée par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

Directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel, modifiée par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 ;

Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ;

Arrêté du 21 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés ;

DV63EN07 « Derogations guidelines »-Recommandation de la Commission européenne après avis du comité « article 21 » relatif au contenu des dossiers à l'appui d'une demande de dérogation (document disponible sur le site internet de l'EPSF).

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire à Monsieur le directeur général de l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ; Monsieur le président de Réseau ferré de France (RFF) ; Monsieur le président de l'Association française des wagons de particuliers (AFWP) ; Monsieur le président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF) ; Monsieur le président de l'Union des transports publics (UTP).

Les directives 96/48/CE et 2001/16/CE susmentionnées et transposées en droit national par le décret du 19 octobre 2006 susmentionné, prévoient les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à l'application d'une spécification technique d'interopérabilité (STI) (articles 36 et 37 du décret du 19 octobre 2006 précité).

La mise en œuvre et le développement depuis 2006 de cette procédure de dérogation ont fait apparaître la nécessité de préciser les conditions suivant lesquelles un projet ferroviaire peut se voir accorder une dérogation à une STI (I) et, si tel est le cas, les modalités et le contenu de la demande à présenter à mes services (II) ainsi que ses délais d'instruction (III).

I. – LES CONDITIONS D'OCTROI DE DÉROGATION AUX STI

**1. Types de projets pouvant faire l'objet
d'une demande de dérogation aux STI**

Les dispositions des STI intéressent les projets de construction, renouvellement ou réaménagement de sous-systèmes tels qu'un véhicule ou une ligne ferroviaires.

En conséquence, les projets dont la date d'autorisation de mise en exploitation commerciale, requise par le titre V du décret du 19 octobre 2006 susmentionné, est postérieure à la date d'entrée en vigueur d'une STI et qui ne sont pas conformes, en tout ou partie, à cette STI, doivent faire l'objet d'une demande de dérogation à l'application de ses dispositions.

De même, la mise en exploitation commerciale des projets consistant en un renouvellement ou un réaménagement non substantiel d'un sous-système existant (ne nécessitant donc pas une autorisation de mise en exploitation commerciale) est soumise à l'autorisation de déroger à une STI dès lors que le sous-système n'y est pas conforme en tout ou partie ou qu'il n'a pas fait l'objet d'une décision du ministre chargé des transports précisant, en vertu de l'article 38 du décret du 19 octobre 2006 précité, les STI ou parties de STI auxquelles il doit se conformer.

Ainsi, les réaménagements intérieurs d'un matériel roulant tels que le changement de moquette, fauteuils, etc., ne constituent pas une modification substantielle de nature à nécessiter une nouvelle autorisation de mise en exploitation commerciale. Toutefois l'arrêté de transposition de la STI PMR prévoyant que ces réaménagements doivent être conformes à cette STI, il conviendra pour le promoteur de solliciter une dérogation si les réaménagements envisagés ne le sont pas.

Cette procédure est applicable également aux constituants d'interopérabilité. Leurs éventuels fournisseurs sont invités à prendre contact avec le ministère de l'écologie, l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction des transports ferroviaires et collectifs, bureau SOE1) afin d'étudier au cas par cas la meilleure procédure à suivre.

Il convient d'indiquer que le chapitre 7 de certaines STI, qui fixe les conditions de leur mise en œuvre, peut prévoir que les sous-systèmes mis en service après la date d'entrée en vigueur de la STI mais ayant fait l'objet d'un contrat signé avant

la publication au *Journal officiel* de l'Union européenne (JOUE) ou parfois même avant sa date d'entrée en vigueur puissent ne pas être conformes à la STI. En conséquence une demande de dérogation n'est juridiquement pas nécessaire puisque dans ce cas cette possibilité est d'emblée permise par le chapitre 7 de la STI en cause.

2. Date d'entrée en vigueur, date de notification et date de publication (JOUE) d'une STI

La décision de la Commission, adressée exclusivement aux Etats membres, par laquelle leur est notifiée la STI adoptée, précise la date d'entrée en vigueur de la spécification. La plupart du temps, cette date est fixée six mois après celle de la notification aux Etats membres.

Cependant, toute décision, pour être applicable et opposable aux tiers, doit être transposée en droit national par le biais d'un arrêté du ministre chargé des transports. Celui-ci précise les références de la publication de cette décision au *JOUE* et la date exacte d'entrée en vigueur de la STI.

Compte tenu de la pratique suivie et des délais moyens de procédure (liés notamment à la traduction des STI votées en comité dit « article 21 »), il s'écoule souvent entre 18 et 24 mois entre le vote d'une STI en « Comité article 21 » et son entrée en vigueur.

Ainsi les promoteurs bénéficient d'une grande latitude pour anticiper les éventuels besoins de demandes de dérogation puisque leurs représentations professionnelles sont informées à l'occasion, notamment, des réunions régulières organisées par la direction des transports ferroviaires et collectifs (DTFC), associant l'EPSF, l'UTP, RFF, la SNCF et la FIF pour les informer des travaux menés par l'Union dans le « Comité article 21 » au sein duquel sont adoptées les STI.

De surcroît, le site internet de l'EPSF publie un tableau listant les STI applicables et présentant l'état d'avancement des STI en cours d'élaboration (cf. note 1) .

3. Les conditions d'obtention d'une dérogation

Il existe deux types de demandes de dérogation :

- celles régies par l'article 36 (cf. note 2) du décret du 19 octobre 2006 précité et dont la décision finale relève de l'Etat membre à savoir, en France, le ministre chargé des transports ;
- celles régies par l'article 37 (cf. note 3) de ce même décret dont la décision finale relève de la Commission européenne, après consultation des Etats membres dans le cadre du Comité « article 21 », à la condition que le ministre chargé des transports ait accepté de transmettre la demande formulée.

Relèvent de l'article 36, les projets :

- se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date de la publication de ces spécifications au *JOUE* ;
- faisant suite à un accident ou une catastrophe naturelle et pour lesquels les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas, économiquement ou techniquement, l'application partielle ou totale des spécifications techniques d'interopérabilité correspondantes.

Relèvent de l'article 37, les projets dont :

- l'application des STI risque de compromettre la viabilité économique du projet ;
- le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par les STI sont incompatibles avec les caractéristiques techniques de la ligne existante.

Le tableau ci-dessous synthétise les principales possibilités de demandes de dérogations pour un sous-système qui ne serait pas conforme à une STI, hormis les éventuelles particularités prévues par les chapitres 7 de certaines STI précédemment évoquées.

$A < B < X < Y$ ou $A < X < B < Y$: il est possible de faire une demande dérogation selon l'article 37.

$X < A < B < Y$: il est possible de faire une demande dérogation selon l'article 36.

$X < A < Y < B$ ou $A < X < Y < B$: il n'est pas nécessaire de faire une demande dérogation.

A est la date de publication STI.

B est la date entrée en vigueur.

X est la date du marché.

Y est la date d'autorisation de mise en exploitation commerciale envisagée ou de remise en service commerciale.

Le signe « < » signifie que la date placée à gauche du signe est antérieure à celle placée à sa droite.

Avec $A < B$ et $X < Y$, alors les différents cas suivants sont possibles en fonction de l'antériorité de X et Y par rapport à A et B.

II. – MODALITÉS DE PRÉSENTATION ET CONTENU DE LA DEMANDE

1. Modalités de présentation

La demande de dérogation, quel que soit son fondement, doit être adressée parallèlement par courrier au ministère de l'environnement de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire (direction des transports ferroviaires et collectifs-bureau SOE1) et à EPSF.

L'envoi parallèle de la demande de dérogation à l'EPSF a pour objet de permettre à celui-ci de formuler son avis au

ministre chargé des transports sans délai supplémentaire.

Il est souhaitable que la demande et le dossier joint décrit au 2 ci-après, soient également transmis au bureau SOE1 et à l'EPSF, en parallèle à la demande écrite, sous forme électronique, aux adresses de messageries électroniques suivantes : derogation.STI@developpement-durable.gouv.fr pour SOE1 et derogation.STI@securite-ferroviaire.fr pour l'EPSF afin de faciliter le travail d'instruction et en vue d'une transmission de ces éléments pour analyse à la Commission européenne, conformément aux obligations communautaires.

La demande doit préciser le nombre exact de sous-systèmes concernés, les STI ou éléments de STI auxquels il est demandé de déroger et la raison justifiant la demande. Cette raison doit s'inscrire dans les limites imposées par le décret et précédemment rappelées.

Une demande de dérogation doit théoriquement être envoyée dès lors que le dossier est complet. Cependant, pour les dossiers plus complexes tel que des appels d'offres importants relevant de l'article 37 ou des projets faisant l'objet d'aides européennes, les demandeurs sont invités à prendre contact le plus en amont possible avec le ministère. Il pourra être procédé en deux étapes avec un premier dossier au niveau du dossier préliminaire de sécurité et un autre dossier plus complet au moment du dossier de sécurité.

2. Contenu de la demande

Le demandeur doit joindre à l'appui de sa demande, un dossier qu'il transmet au ministère et à l'EPSF contenant :

a) La liste des écarts avec la STI applicable et une description des prescriptions techniques envisagées en lieu et place de celles prévues par la STI. Par exemple, une demande de dérogations à la STI « bruit » devra fournir toutes les mesures dont dispose le promoteur en termes de niveau de bruit en précisant les conditions dans lesquelles celles-ci ont été réalisées afin de donner une idée de l'écart à la STI :

- dans le cas d'un projet d'infrastructure, au-delà des simples écarts, le promoteur précisera les conséquences pratiques en termes de sécurité et d'interopérabilité du sous-système ;
- dans le cas d'une demande relevant de l'article 36, et dans l'éventualité où plusieurs versions d'une même STI seraient intervenues depuis la signature du marché, le promoteur fournira un historique précisant les dates de publication des différentes versions de la STI et leurs dates d'entrée en vigueur relativement aux dates de signature du marché et d'autorisation de mise en exploitation commerciale envisagées.

b) L'avis de RFF qui a pour objet de lui permettre d'étudier et de faire connaître les conséquences potentielles d'une éventuelle décision favorable, notamment en termes de compatibilité entre le sous-système faisant l'objet de la demande et l'infrastructure (c'est-à-dire y compris les éléments « sol » des sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » et « énergie »). Cet avis est d'autant plus important dans le cas où un sous-système serait amené à circuler sur une infrastructure conforme aux STI. Aussi, pour réduire au minimum les délais d'instruction, il est recommandé que le promoteur envoie par courrier et sous forme électronique à l'adresse mail suivante : derogation.sti@rff.fr, une demande d'avis à RFF accompagnée des éléments prévus au a ci-avant et suivant le fondement de la demande (article 36 ou 37), ceux mentionnés aux c et d ci-après.

Toutefois je vous précise que par dérogation à ce qui précède, le ministère considère comme complet un dossier ne comportant pas formellement l'avis de RFF dès lors que le demandeur produit la lettre et son accusé réception attestant qu'il a saisi cet établissement public plus d'un mois auparavant et la lettre étant depuis restée sans réponse. En revanche, tout dossier ne comportant pas une telle lettre et son accusé réception ou, a fortiori, l'avis formel de RFF sera automatiquement suspendu à la transmission de l'une de ces pièces dans un délai imparti et, à défaut, définitivement rejeté.

Enfin le contenu de l'avis de RFF ne préjuge en rien de la décision finale du ministre ou de la Commission européenne selon que la demande est formulée sur le fondement de l'article 36 ou 37 du décret du 19 octobre 2006 susmentionné.

c) Dans le cas d'une demande relevant de l'article 36 pour les projets se trouvant à un stade avancé de développement lors de publication au *JOUE* de la STI, le dossier doit également comprendre des éléments de preuve permettant de le démontrer.

Exemple : copie d'un contrat de fourniture de ce sous-système (les aspects commerciaux de ce contrat peuvent être masqués), lettre d'intention de commande, dépôt d'un dossier de définition ou d'un dossier technique de sécurité à l'EPSF ;

d) Dans le cas d'une demande relevant de l'article 37, lorsque la mise en œuvre des STI serait de nature à compromettre la viabilité économique du projet, le dossier doit également comprendre tous les éléments techniques économiques et administratifs détaillés permettant d'apprécier l'écart qu'engendrerait l'application de la STI. Il peut s'agir par exemple de coûts de développement, de coûts d'essais en vue de l'autorisation de mise en exploitation commerciale. Dans la mesure du possible, chaque écart sera économiquement justifié. Afin que la Commission européenne dispose de tous les éléments utiles pour prendre sa décision, il pourra être pertinent de préciser dans quelles mesures certains surcoûts pourraient ou non être amortis (en partie du fait d'autres projets du demandeur).

III. – DÉLAIS D'INSTRUCTION

A réception d'une demande de dérogation et quel que soit son fondement, le ministère (DTFC/SOE1) en accuse réception et indique si celle-ci est complète au plan formel sans préjuger de la pertinence des éléments transmis.

Si tel n'est pas le cas, un délai de production des pièces manquantes est indiqué au promoteur, au terme duquel, la demande sera réputée rejetée si aucune transmission n'a été faite. De même, l'accusé de réception indique au demandeur qu'il disposera d'un délai de deux mois pour saisir s'il le souhaite le juge administratif afin de contester la décision qui lui

sera opposée.

Pour les dossiers complets de demande de dérogation relevant de l'article 36 du décret du 19 octobre 2006 précité, le ministre dispose d'un délai de six mois à compter de la date de l'accusé de réception précité pour faire connaître au demandeur sa décision après en avoir informé au préalable la Commission européenne. En l'absence de réponse ou d'information par le ministre dans ce délai, la demande est réputée rejetée.

Pour les dossiers complets de demande de dérogation relevant de l'article 37 du décret du 19 octobre 2006 précité, le ministre chargé des transports accuse réception de la demande en indiquant qu'il pourra ou non transmettre la demande dans un délai de trois mois à la Commission européenne afin qu'elle statue. Il informe le demandeur de cette transmission ainsi que des suites que lui a données la Commission européenne. A défaut de lettre informant le demandeur de cette transmission, sa demande est réputée tacitement rejetée au terme du délai de trois mois indiqué dans l'accusé réception.

D'une manière générale et compte tenu des délais mentionnés ci-dessus, en particulier dans le cas de l'article 37 du décret du 19 octobre 2006 précité, il est dans l'intérêt du promoteur d'intégrer ces délais dans son calendrier de réalisation.

Il faut noter que ces délais ne sont pas, a priori, de nature à retarder la délivrance d'une autorisation de mise en exploitation commerciale.

Dans le cas d'un projet faisant l'objet d'une instruction spécifique de l'EPSF (dossier de définition, dossier préliminaire de sécurité et dossier de sécurité ou seulement dossier technique de sécurité), l'instruction d'une demande de dérogation à une STI se fait indépendamment de l'instruction de ces dossiers.

En effet, en pratique à réception du dossier complet d'une demande de dérogation adressée à l'EPSF et au ministère chargé des transports, la décision du ministre intervient dans un délai moyen de deux semaines à compter de la réception de l'avis transmis par l'EPSF pour les demandes ne comportant pas de difficultés particulières. En revanche, faute de cas suffisants à ce jour, il est difficile d'indiquer le délai moyen d'instruction de la Commission européenne pour les demandes relevant de l'article 37 du décret du 19 octobre 2006 précité, vraisemblablement autour de trois mois après notification par l'Etat membre.

Dans le cas d'un projet, faisant l'objet d'une autorisation de mise en exploitation commerciale sur simple conformité de la série au type en application du III de l'article 43 du décret du 19 octobre 2006 précité, le planning de livraison du matériel est connu de longue date, de même que les dates d'entrée en vigueur des STI, ce qui devrait permettre d'anticiper.

Dans le cas où le sous-système fait l'objet d'un renouvellement ou d'un réaménagement considéré comme non substantiel et, à ce titre, ne nécessite pas une nouvelle autorisation de mise en exploitation commerciale, le promoteur afin de ne pas être amené à retarder la remise en service commerciale de ce sous-système est invité à anticiper sa demande de dérogation le plus en amont possible, et dans la mesure du possible avant le début des opérations de renouvellement/réaménagement afin d'être fixé sur l'issue de la demande.

Je vous saurais gré de bien vouloir me faire part de toute difficulté que l'application des présentes recommandations pourrait amener.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Fait à Paris, le 24 avril 2008.

*Le ministre d'Etat, ministre de
l'écologie,
de l'énergie du développement durable
et de l'aménagement du territoire,
Pour le ministre d'Etat
et par délégation :
Le directeur des transports
ferroviaires et collectifs,
P. Vieu*

ANNEXE I

Tableau 1. – Spécifications techniques d'interopérabilité relatives au réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

STI	RÉFÉRENCES	PUBLICATION AU JOUE	TRANSPPOSITION EN FRANCE	ENTRÉE EN VIGUEUR
Infrastructure	Décision 2002/732/CE du 30/05/2002			
Energie	Décision 2002/733/CE du 30/05/2002			

Matériel roulant	Décision 2002/734/CE du 30/05/2002	JO L. 245 du 12 septembre 2002	Arrêté du 16 décembre 2002	1 ^{er} février 2003
Exploitation	Décision 2002/735/CE du 30/05/2002			
Maintenance	Décision 2002/730/CE du 30/05/2002			

Tableau 2. – Spécifications techniques d'interopérabilité relatives au réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel

STI	RÉFÉRENCES	PUBLICATION AU JOUE	TRANSPOSITION EN FRANCE	ENTRÉE EN VIGUEUR
Bruit	Décision 2006/66/CE du 23 décembre 2005	OJ L. 37 du 8 février 2006	Arrêté du 9 juin 2006	23 juin 2006
Applications télématiques au service du fret	Règlement du 23 décembre 2005	OJ L. 13 du 18 janvier 2006	Pas de transposition nécessaire	23 juin 2006
Exploitation	Décision 2006/920/CE du 11 août 2006	OJ L. 359 du 18 décembre 2006	Arrêté du 19 février 2007	14 février 2007
Wagons de fret	Décision 2006/861/CE du 28 juillet 2006	OJL. 344 du 8 décembre 2006	Arrêté du 19 février 2007	31 janvier 2007

Tableau 3. – Cas particulier de la STI contrôle commande et signalisation (CCS)

STI	RÉFÉRENCES	PUBLICATION AU JOUE	TRANSPOSITION EN FRANCE	ENTRÉE EN VIGUEUR
CCS (rail conventionnel)	Décision 2006/679/CE du 28 mars 2006	OJ L. 284 du 16 octobre 2006	Arrêté du 19 février 2007	28 septembre 2006
CCS (grande vitesse et modifiant la décision CCS relative au rail conventionnel)	Décision 2006/860/CE du 07/11/2006	JO L. 342 du 7 décembre 2006	Arrêté du 19 février 2007	7 mai 2007
CCS (modifiant les décisions rail conventionnel et grande vitesse)	Décision 200/153/CE du 6 mars 2007	JO L. 342 du 7 mars 2006		6 mars 2007

ANNEXE II

ARTICLES 36 ET 37 DU DÉCRET N° 2006-1279

Article 36 du décret n° 2006-1279 susmentionné

Le ministre chargé des transports peut accorder des dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité, y compris celles relatives au matériel roulant, lorsqu'un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement d'une ligne existante ou tout élément visé à l'article 1^{er} se trouve à un stade avancé de développement ou fait l'objet d'un contrat en cours d'exécution à la date de la publication de ces spécifications au *Journal officiel* de l'Union européenne.

Il en est de même lorsqu'à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des spécifications techniques d'interopérabilité correspondantes.

La demande de dérogation est adressée au ministre chargé des transports et à l'EPSF qui fait connaître son avis au ministre. Elle comprend la description de l'état d'avancement du projet et les spécifications retenues ainsi que les spécifications techniques d'interopérabilité auxquelles le demandeur souhaite déroger. Le dossier comporte l'avis de RFF lorsque la demande concerne un matériel roulant destiné au réseau ferré national.

Lorsque le ministre chargé des transports envisage de faire droit à la demande de dérogation, la Commission européenne en est préalablement informée et le dossier lui est communiqué.

Le silence gardé par le ministre pendant plus de six mois vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet.

Article 37 du décret n° 2006-1279 susmentionné

Il peut être dérogé aux spécifications techniques d'interopérabilité, y compris celles relatives au matériel roulant, en cas de renouvellement, de réaménagement ou d'extension d'une ligne existante, lorsque leur application risque de compromettre la viabilité économique du projet.

Cette dérogation peut également être accordée lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par les spécifications techniques d'interopérabilité sont incompatibles avec les caractéristiques techniques de la ligne existante.

La demande de dérogation est adressée, lors de la phase initiale de définition du projet, au ministre chargé des transports et à l'EPSF qui fait connaître son avis au ministre dans un délai de deux mois. Elle présente les spécifications retenues ainsi que les spécifications techniques d'interopérabilité auxquelles le demandeur souhaite déroger. Le dossier comporte l'avis de RFF lorsque la demande concerne un matériel roulant destiné au réseau ferré national.

S'il est favorable à l'octroi de la dérogation, le ministre chargé des transports transmet la demande dans un délai de trois mois à la Commission européenne. Il informe le demandeur de cette transmission ainsi que des suites que lui a données la Commission. Une demande non transmise dans ce délai est réputée rejetée. Le dossier préliminaire de sécurité prévu à l'article 47 prend en compte les spécifications retenues ainsi que les spécifications techniques auxquelles il est dérogé.

NOTE (S) :

(1) Voir annexe I listant les STI en vigueur à la date de la présente note.

(2) Voir texte de cette disposition en annexe II de la présente note.

(3) Voir texte de cette disposition en annexe II de la présente note.