



Koninkrijk België  
Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen  
Royaume de Belgique  
Service de Sécurité et d'Intéropérabilité des Chemins de Fer

City Atrium  
Rue du Progrès 56  
1210 Bruxelles

# GUIDE POUR L'INTRODUCTION AUPRÈS DE L'AUTORITÉ DE SECURITÉ D'UNE DEMANDE D'AUTORISATION DE MISE EN SERVICE OU D'UN DOSSIER DE CONCEPTION, CONCERNANT DES INSTALLATIONS FIXES



<b>Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer City Atrium - Rue du Progrès 56 - 1210 Bruxelles</b>	
<b>Document</b>	IM_Guide_API_4RP
<b>Version</b>	0.1
<b>Date</b>	15/09/2021
<b>Rédigé par</b>	Division IM



# Table des matières

---

Dispositions préliminaires.....	4
Chapitre I - L'autorisation de mise en service.....	6
Chapitre II - Le dossier préliminaire.....	7
Chapitre III - La demande d'autorisation de mise en service.....	9
Chapitre IV - Délivrance de l'autorisation de mise en service.....	11
Chapitre V - Procédure préalable en cas de renouvellement ou de réaménagement.....	12
Chapitre VI – Procédure de recours.....	14
Chapitre VII - Dispositions diverses.....	15



## Dispositions préliminaires

Dans le présent document sont abordées les différentes démarches qu'une entité adjudicatrice/un demandeur doit accomplir pour solliciter une autorisation ou une décision auprès de l'autorité de sécurité dans le cadre des procédures légales suivantes :

- Procédure d'autorisation de mise en service des sous-systèmes structurels fixes<sup>1</sup>.
- Demande de procédure décisionnelle, par le biais d'un dossier de conception, pour une nouvelle autorisation éventuelle de mise en service pour des sous-systèmes à la suite d'un réaménagement ou d'un renouvellement.

### **A. Les dénominations et définitions suivantes sont utilisées dans le présent manuel :**

1. « Code » : la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire<sup>2</sup>.
2. « Règlement CSM » : le règlement d'exécution (UE) N° 402/2013 du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) 352/2009<sup>3</sup>.
3. « AR Infra du 01/07/2011 » : l'arrêté royal du 1er juillet 2011 déterminant les exigences relatives à l'infrastructure ferroviaire.
4. « Règlement RINF » : le règlement d'exécution (UE) N° 2019/777 du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE<sup>4</sup>.
5. « Autorité de sécurité » : l'autorité nationale de sécurité (ANS°) visée par le Code ferroviaire et par l'arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire – SSICF.<sup>5</sup>
6. « Entité adjudicatrice » : toute entité publique ou privée qui commande la conception et/ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure, un détenteur ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un projet.
7. « Demandeur » : l'entité adjudicatrice, le constructeur ou le détenteur d'un sous-système structurel qui entame une procédure conformément à ce guide.
8. « ISA, AsBo » : Independent Safety Assessor , Assessment Body
9. « Sous-systèmes » : les sous-systèmes structurels des installations fixes suivants :
  - Commande Contrôle et Signalisation au sol – **CCS sol**
  - Energie - **ENE**
  - Infrastructure - **INF** (le cas échéant avec **SRT** (sécurité dans les tunnels ferroviaires) et **PMR** (personnes à mobilité réduite).

<sup>1</sup> Cf. infra, point 8 du lexique.

<sup>2</sup> <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2013/08/30/2013014641/justel>

<sup>3</sup> [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2013/402/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2013/402/oj)

<sup>4</sup> [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/777/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj)

<sup>5</sup> Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer



## **B. Références**

Remarque préliminaire : les directives européennes n'ont pas d'effet juridique immédiat ; elles doivent être transposées en droit national. C'est la transposition de la directive en droit national qui est juridiquement exécutoire. Les décisions et règlements européens, en revanche, sont directement applicables.

## **C. Législation et manuels au niveau européen**

La législation européenne applicable est reprise sur le site de l'Agence ferroviaire européenne (ERA en abrégé). Le lien pour consulter ou accéder aux documents relatifs aux demandes concernant les autorisations d'équipements au sol ERTMS est le suivant :

[https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval\\_en](https://www.era.europa.eu/applicants/applications-ertms-trackside-approval_en)

## **D. Législation au niveau belge**

La législation belge applicable est reprise sur le site du Service public fédéral Mobilité & Transports via le lien ci-dessous:

[https://mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/legislation\\_et\\_reglementation/legislation\\_et\\_reglementation\\_belge](https://mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/legislation_et_reglementation/legislation_et_reglementation_belge)



## Chapitre I - L'autorisation de mise en service

Une procédure d'autorisation de mise en service est lancée pour des nouveaux sous-systèmes structurels. Certains sous-systèmes renouvelés ou réaménagés pour lesquels le SSICF a décidé qu'une nouvelle autorisation de mise en service s'avère nécessaire sont également soumis à la procédure d'autorisation (voir chapitre V).

### A. Nouveaux sous-systèmes, sous-systèmes renouvelés et réaménagés

Des nouveaux sous-systèmes sont des sous-systèmes qui sont mis en service pour la première fois sur le territoire belge soit :

- en tant qu'*extension du réseau*, conformément aux dispositions « nouvelle ligne » de la STI Infrastructure ;
- en tant qu'*élément isolé d'un sous-système existant* au sein duquel il sera intégré pour la première fois.

Un sous-système fixe de l'infrastructure ferroviaire est considéré comme existant et déjà en service lorsqu'il est disponible pour les utilisateurs et quand il est ou devrait être repris dans le registre de l'infrastructure (RINF).

Les sous-systèmes déjà en service auxquels une modification significative est planifiée dans le cadre d'un renouvellement/réaménagement suivront la procédure décrite au chapitre V de ce guide (procédure par dossier de conception).

### B. Travaux phasés de renouvellement/réaménagement des sous-systèmes déjà en service

Les sous-systèmes en service nécessitent la surveillance en permanence d'un gestionnaire de l'infrastructure/gestionnaire de gare. Il en découle que ces derniers déterminent les conditions d'exploitation durant les travaux. Dans le cas d'une nouvelle autorisation, celle-ci portera en principe sur la totalité de la modification. La mise en service partielle se déroulera sous couvert de procédures relevant de l'agrément de sécurité (ou sous couvert d'un certificat de sécurité d'une entreprise ferroviaire en tant que gestionnaire de gare).

#### Exemples :

- le renouvellement des différents quais et voies dans une gare ;
- le renouvellement progressif des éléments linéiques d'une voie en service.

## Chapitre II - Le dossier préliminaire

### A. Introduction du dossier

Le demandeur introduit un dossier préliminaire conformément à l'article 179/1 § 4 du Code ferroviaire et à son annexe 30 auprès du SSICF, de préférence au début de la phase de développement et, en tout état de cause, toujours avant le début de la phase de construction du sous-système. Ce dossier préliminaire doit mentionner le référentiel d'évaluation du sous-système et, entre autres, les éléments suivants :

- Les prescriptions techniques d'application (STI et/ou règles nationales) ;
- Le cas échéant, un rapport justifiant la demande de non-application partielle d'une STI, avec mention des règles nationales alternatives et/ou des normes techniques qui sont mises en œuvre afin de satisfaire aux exigences essentielles ;
- Le cas échéant, les divergences prévues du sous-système par rapport à d'autres règles légales en dehors du domaine de l'interopérabilité ;
- Le dossier de conception éventuel (selon le chapitre V du présent document) et la décision du SSICF y afférente en cas de nouvelle autorisation après un renouvellement ou un réaménagement ;
- Le nom et la fonction de la personne responsable du demandeur du volet technique du sous-système qui signera la déclaration de vérification correspondante ;
- Dans le cas où le demandeur n'est pas un gestionnaire de l'infrastructure : le nom du gestionnaire de l'infrastructure qui mettra en service le sous-système et/ou qui mettra à jour le RINF ;
- Le phasage des travaux et les mises en services partielles ;
- Le cas échéant, les critères d'acceptation du gestionnaire de l'infrastructure concernant l'intégration en sécurité en vertu du règlement CSM ;
- Les données relatives au(x) organisme(s) notifié(s) et désigné(s) ainsi que les organismes d'évaluation du règlement CSM.

### B. Particularités du sous-système CCS

#### *Intégration en sécurité*

Pour l'intégration en sécurité du sous-système dans le système du gestionnaire de l'infrastructure, en vertu du règlement CSM, des critères d'acceptation sont nécessaires.

Le dossier préliminaire doit inclure les critères d'acceptation utilisés pour le projet qui seront évalués par un ISA en vertu de la norme EN 50129 ou par un AsBo en vertu du règlement CSM.

Les critères d'acceptation doivent être basés sur les sources suivantes :

- La STI CCS, les *subsets* UNISIG et les normes harmonisées ;
- Autre(s) législation(s) de niveau européen
- La législation nationale

### ***Essais d'intégration sol – bord***

Dans le cas où l'évaluation du sous-système CCS au sol nécessite des tests en vraie grandeur avec un sous-système CCS partie bord, ce dernier doit disposer au moins un certificat intermédiaire (DeBo/NoBo) au niveau de la conception.

### ***Approbation de l'ETCS par l'Agence***

Le dossier préliminaire mentionne l'approbation de l'Agence sur la conception du point de vue de l'interopérabilité du projet lorsque cette dernière est requise.

### **C. Avis de l'autorité de sécurité**

L'autorité de sécurité rend un avis sur le concept technique et le référentiel applicable dans les quatre mois qui suivent l'introduction du dossier préliminaire.

En l'absence d'un avis dans le délai prescrit, le demandeur peut poursuivre son projet (cf. chapitre III).

L'absence d'avis n'entraîne toutefois aucune présomption d'avis favorable.

En cas d'avis négatif, le demandeur adapte son projet et introduit un nouveau dossier préliminaire.



## Chapitre III - La demande d'autorisation de mise en service

### A. Introduction de la demande

Une demande d'autorisation comprend les documents suivants :

1. la déclaration de vérification ou la déclaration CE de vérification du sous-système ; (voir modèles dans les annexes du [Règlement \(UE\) /2019/250 du 12 /02/2019](#))
2. les certificats et les attestations indispensables accompagnant la déclaration de vérification du sous-système ainsi que les attestations et les certificats relatifs aux constituants ;
3. le cas échéant, les restrictions concernant l'usage s'il n'est pas satisfait à toutes les règles techniques ;
4. le cas échéant, les règles alternatives qui ont été utilisées pour satisfaire aux exigences essentielles ;
5. le dossier technique établi par l'organisme notifié ;
6. le cas échéant, le dossier technique établi par l'organisme désigné relatif aux règles nationales ;
7. le rapport de sécurité d'un organisme d'évaluation (conformément au règlement CSM) dans lequel l'intégration du sous-système dans d'autres sous-systèmes est évaluée en rapport avec les dossiers techniques des points 5 et 6. Pour cet aspect précis, voir aussi la note de clarification sur l'intégration en sécurité réalisée par l'ERA : [ERA1209-063 Clarification note on safe integration](#)<sup>6</sup>
8. le cas échéant, un dossier technique complémentaire d'un organisme désigné qui évalue sur la base des règles nationales, la compatibilité avec le réseau/les interfaces correspondantes ;
9. le rapport de sécurité d'un organisme d'évaluation (conformément au règlement CSM) dans lequel l'intégration du sous-système dans le réseau est évaluée en rapport avec le dossier technique évoqué au point 8 ;
10. éventuellement, les annexes relatives à d'autres règles légales pertinentes qui ont été mises en œuvre ;
11. le cas échéant, l'extrait du registre d'infrastructure correspondant.

---

<sup>6</sup> [https://www.era.europa.eu/sites/default/files/applicants/docs/era\\_1209063\\_clarification\\_note\\_on\\_safe\\_integration\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/applicants/docs/era_1209063_clarification_note_on_safe_integration_en.pdf)

## **B. Particularités du sous-système CCS au sol : partie ETCS**

### ***Approbation de l'ETCS par l'Agence***

Le cas échéant, la demande inclut la décision de l'Agence ferroviaire relative aux spécifications d'interopérabilité du projet.

### ***Essais d'intégration sol – bord***

Dans le cas où l'évaluation du sous-système CCS au sol nécessite des tests en vraie grandeur avec un sous-système CCS partie bord, ce dernier doit disposer au moins un certificat intermédiaire (DeBo/NoBo) au niveau de la conception. Le dossier contiendra une copie des certificats du sous-système CCS partie bord.

### ***Intégration du projet dans le système opérationnel***

Pour l'intégration en sécurité de ce sous-système dans le système opérationnel, la demande doit inclure un plan de mise en œuvre des règles opérationnelles.

Ce plan contient:

- un tableau de concordance entre les fonctions CCS et les procédures opérationnelles concernées du gestionnaire de l'infrastructure (GI);
- une liste de toutes les fonctions CCS du projet où il n'y a pas une concordance complète avec les procédures opérationnelles existantes et les modifications nécessaires que le GI devrait y apporter ;
- une analyse de l'impact des modifications par rapport aux critères du Règlement CSM sur l'importance du changement.

## **C. Complétude du dossier**

Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires en fixant un délai raisonnable à cette fin.

## Chapitre IV - Délivrance de l'autorisation de mise en service

La décision de l'autorité de sécurité est rendue dans un délai de quatre mois après que toutes les informations demandées ont été fournies et le dossier est déclaré comme complet.

L'autorisation de mise en service que l'autorité de sécurité délivre contient au moins les éléments suivants :

- le numéro de l'autorisation ;
- la référence de la demande d'autorisation avec la déclaration de vérification y afférente ;
- les références des certificats et/ou des attestations des organismes notifiés et désignés ;
- la référence et la description du sous-système ;
- les éventuelles restrictions d'usage du sous-système ;
- les éventuelles conditions particulières pour le réseau belge.



## Chapitre V - Procédure préalable en cas de renouvellement ou de réaménagement

### **A. Demande de procédure décisionnelle auprès de l'autorité de sécurité pour les sous-systèmes qui subissent une modification dans le cadre d'un renouvellement, d'un réaménagement ou relevant d'un changement significatif lors d'une remise en état.**

L'autorité de sécurité décide si une nouvelle procédure d'autorisation est requise sur la base d'un dossier de conception conformément à l'article 179/1 § 8 du Code ferroviaire et son annexe 31.

L'introduction d'un dossier de conception est nécessaire pour les modifications à un sous-système dont :

- la modification a une influence sur un paramètre qui est associé à l'exigence essentielle de compatibilité technique (= interface avec le matériel roulant ou interface entre le gestionnaire de gare et le gestionnaire de l'infrastructure) et à l'exigence de sécurité telles que répertoriées dans les STI ;
- la modification risque de ne plus être couverte par le certificat CE si celui-ci existe ;
- une dérogation est prévue par rapport à une STI ou par rapport au plan national de mise en œuvre dudit sous-système.

Le demandeur introduit un dossier de conception auprès de l'autorité de sécurité. Ce dossier contient une description du sous-système et des modifications proposées ainsi que :

- toutes les autorisations et tous les documents de vérification du sous-système en service ;
- en cas de modification technique: un rapport technique sur l'« innovation<sup>7</sup> » et l'« additionnalité<sup>8</sup> » de la modification et ce, conformément aux définitions de l'article 4 du règlement CSM ;
- si le demandeur n'est pas le gestionnaire (de l'infrastructure ou de la gare) : l'accord du gestionnaire sur l'évaluation du point précédent.

Dans un délai d'un mois à compter de la réception du dossier, l'autorité de sécurité informe le demandeur que le dossier est complet ou lui demande des informations supplémentaires utiles en fixant un délai raisonnable à cette fin.

L'autorité de sécurité évalue sur la base du dossier de conception si une nouvelle autorisation est nécessaire. Lors de cette évaluation, l'autorité tient compte de la mise en œuvre indiquée

<sup>7</sup> Il s'agit tant de ce qui est innovant dans le secteur ferroviaire que de ce qui est nouveau uniquement pour l'organisation mettant en œuvre le changement.

<sup>8</sup> L'évaluation de l'importance du changement en tenant compte de toutes les modifications liées à la sécurité qui ont été apportées récemment au système évalué et qui n'ont pas été considérées comme significatives.



dans la STI applicable et son plan de déploiement national (s'il existe) ainsi que de l'importance des travaux et de l'influence sur le niveau global de sécurité du sous-système concerné.

### **B. Particularité pour le dossier de conception du sous-système CCS partie ETCS**

Le SSICF peut être amené à coopérer avec l'Agence ferroviaire dans le processus de décision endéans la période de 4 mois du traitement du dossier.

### **C. Particularités pour les sous-systèmes INF au sein de l'infrastructure gérée par un gestionnaire de gare**

Le demandeur décrit dans son dossier de conception comment le projet cadre dans une stratégie de certification en tenant compte :

- de la possibilité de présomption de conformité au niveau de la conception des éléments récurrents prévue au chapitre 6 de la STI PMR ;
- de la stratégie de certification du gestionnaire de gare en respectant le plan national PMR;
- du RINF géré par le gestionnaire de l'infrastructure au niveau de la structure et de sa mise à jour concernant le point opérationnel auquel appartient l'infrastructure de la gare.

### **D. Procédure sans certification CE demandée par un gestionnaire de l'infrastructure pour les sous-systèmes INF et ENE à renouveler ou à remettre en état sans changements prévus au niveau des paramètres essentiels du RINF (registre de l'infrastructure)**

Pour les tronçons de voie du sous-système ne disposant pas d'un certificat CE, le demandeur en tant que gestionnaire de l'infrastructure peut choisir une procédure sans certification CE visant à compléter le RINF par une déclaration de démonstration IE (telle que définie par la recommandation 2014/881/UE de la Commission relative à la conformité de l'Infrastructure Existante). Ces déclarations peuvent faciliter ultérieurement une certification CE d'une ligne complète.

Cela implique l'application des procédures de stratégie de certification qu'un gestionnaire de l'infrastructure doit intégrer dans son agrément de sécurité.

Le gestionnaire de l'infrastructure établit un dossier en interne justifiant que le projet ne nécessite pas un changement des paramètres inscrits dans le RINF.

## Chapitre VI – Procédure de recours

### A. Demande de révision

Lorsque le SSICF n'autorise pas la mise en service ou prévoit des conditions auxquelles le demandeur s'oppose (décision négative), le demandeur peut demander la révision de cette décision dans le mois qui suit sa réception. La demande de révision doit être accompagnée d'une liste des éléments qui, selon le demandeur, n'ont pas été dûment pris en considération lors du processus d'évaluation.

Pendant, toute information complémentaire qui aurait été fournie après l'adoption de la décision négative ne peut constituer une preuve recevable. S'il l'estime nécessaire, le SSICF peut inviter le demandeur pour l'entendre sur ces éléments. Le demandeur peut également demander à être entendu. Dans ce cas, il veillera à formuler cette demande dès l'introduction de sa demande de révision. Dans tous les cas, le SSICF rend sa décision dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande de révision.

### B. Recours juridictionnel

Si le SSICF confirme sa décision négative, le demandeur peut introduire un recours auprès de la Cour des marchés (Place Poelart, 1 – 1000 Bruxelles). Le recours peut être introduit en français ou en néerlandais, selon la langue dans laquelle la décision attaquée est rédigée. Sous peine d'irrecevabilité pouvant être prononcée d'office par la Cour, le recours doit être formé, par citation, dans un délai d'un mois à partir de la notification de la décision. Le recours ne suspend pas par lui-même la décision, mais la Cour peut ordonner, d'office ou à la demande de l'une ou l'autre partie dûment motivée dans la citation introductive d'instance, la suspension de la décision attaquée. La procédure est régie par les articles 221/3 et 221/4 du Code ferroviaire et par le Code judiciaire.

## Chapitre VII - Dispositions diverses

### A. Introduction de la demande et correspondance

Toutes les demandes sont introduites auprès de l'autorité de sécurité, à l'adresse dédiées aux autorisations de mise en service que celle-ci publie sur son site web. Le dossier se composera idéalement de la lettre de demande, d'un inventaire des annexes et des annexes elles-mêmes. La demande est transmise par envoi recommandé avec accusé de réception ou par remise en mains propres contre accusé de réception et en version électronique. L'autorité de sécurité peut, si nécessaire, demander de fournir le logiciel nécessaire à la lecture de la version électronique.

Toutes les demandes sont introduites auprès de l'autorité de sécurité, à l'adresse dédiée aux autorisations de mise en service que celle-ci publie sur son site web. Le dossier se composera idéalement de la lettre de demande, d'un inventaire des annexes et des annexes elles-mêmes. La demande est transmise par envoi recommandé en mains propres contre accusé de réception et en version électronique. L'autorité de sécurité peut, si nécessaire, demander de fournir le logiciel nécessaire à la lecture de la version électronique.

Dans toute correspondance, le demandeur mentionne le numéro d'entreprise de la Banque-Carrefour des entreprises, l'adresse postale de contact, le téléphone, l'adresse e-mail et, le cas échéant, le site internet, ainsi que toutes autres informations utiles.

### B. Langues

Toutes les demandes adressées au SSICF doivent être faites dans l'une des langues officielles du pays conformément aux principes de la loi du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative. Dans tous les cas, toutes les pièces du dossier doivent être communiquées dans la même langue que celle de la demande.

### C. Redevances

Les redevances à payer au SSICF pour l'examen d'un dossier sont précisées dans le Code ferroviaire à l'article 80.

