



الجمهوريَّة الجَزائِريَّة
الديمقُراطِيَّة الشُّعُوبِيَّة

الجَريدة الرَّسمِيَّة

اتفاقيات دولية ، قوانين ، و مراسيم
قرارات وأراء ، مقررات ، مناشير ، إعلانات و بلاغات

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX - LOIS ET DECRETS
ARRETES, DECISIONS, AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES

(TRADUCTION FRANÇAISE)

ABONNEMENT ANNUEL	Algérie Tunisie Maroc Libye Mauritanie	ETRANGER (Pays autres que le Maghreb)	DIRECTION ET REDACTION SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT WWW. JORADP. DZ Abonnement et publicité: IMPRIMERIE OFFICIELLE Les Vergers, Bir-Mourad Raïs, BP 376 ALGER-GARE Tél : 021.54.35..06 à 09 021.65.64.63 Fax : 021.54.35.12 C.C.P. 3200-50 ALGER TELEX : 65 180 IMPOF DZ BADR: 060.300.0007 68/KG ETRANGER: (Compte devises) BADR: 060.320.0600 12
	1 An	1 An	
Edition originale.....	1070,00 D.A	2675,00 D.A	
Edition originale et sa traduction.....	2140,00 D.A	5350,00 D.A (Frais d'expédition en sus)	

Edition originale, le numéro : 13,50 dinars. Edition originale et sa traduction, le numéro : 27,00 dinars.

Numéros des années antérieures : suivant barème. Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés.

Prière de joindre la dernière bande pour renouvellement, réclamation, et changement d'adresse.

Tarif des insertions : 60,00 dinars la ligne

SOMMAIRE

DECRETS

Décret exécutif n° 11-359 du 21 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 19 octobre 2011 fixant les prescriptions de sécurité relatives au transport guidé de personnes

4

DECISIONS INDIVIDUELLES

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un directeur d'études aux ex-services du Chef du Gouvernement	29
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur des opérations électorales et des élus au ministère de l'intérieur et des collectivités locales	29
Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions de chefs de sûreté de wilayas	29
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un sous-directeur au ministère des affaires étrangères	29
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un magistrat	29
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur général de la prévision et des politiques au ministère des finances	29
Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions de sous-directeurs au ministère des finances	29
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'inspecteurs régionaux des domaines et de la conservation foncière	30
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur de la planification et de l'aménagement du territoire à la wilaya de Sétif	30
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur des impôts à la wilaya d'Illizi	30
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un chargé d'études et de synthèse au ministère des relations avec le Parlement	30
Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions de directeurs du logement et des équipements publics de wilayas	30
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur de l'urbanisme et de la construction à la wilaya de Souk Ahras	30
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur général des libertés publiques et des affaires juridiques au ministère de l'intérieur et des collectivités locales	30
Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination de chefs de sûreté de wilayas	30
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination au ministère des affaires étrangères	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du consul général de la République algérienne démocratique et populaire à New-York (Etats-Unis d'Amérique)	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un chargé d'études et de synthèse au ministère des finances	31

SOMMAIRE (suite)

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur des secteurs de l'éducation, de la formation et de la recherche scientifique à la direction générale du budget au ministère des finances	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination de directeurs des impôts de wilayas	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un chargé d'inspection à l'inspection régionale de l'inspection générale des finances à Tlemcen	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un sous-directeur au ministère des travaux publics	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur des travaux publics à la wilaya d'Adrar	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un chef d'études au ministère des relations avec le Parlement	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination de la directrice du logement et des équipements publics à la wilaya de Sétif	31
Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur de l'urbanisme et de la construction à la wilaya de Souk Ahras	31

ARRETES, DECISIONS ET AVIS

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Arrêté du 7 Chaâbane 1432 correspondant au 9 juillet 2011 portant création des commissions administratives paritaires compétentes à l'égard des fonctionnaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement	32
Arrêté du 7 Chaâbane 1432 correspondant au 9 juillet 2011 fixant la composition des commissions administratives paritaires compétentes à l'égard des fonctionnaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement	34

MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DU DEVELOPPEMENT RURAL

Arrêté du 4 Chaâbane 1432 correspondant au 6 juillet 2011 fixant les conditions d'éligibilité et les modalités d'élection ou de désignation des membres des assemblées générales des chambres d'agriculture et de leurs conseils d'administration y compris la désignation de leurs présidents	36
--	----

MINISTERE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE LA SECURITE SOCIALE

Arrêté du 2 Jourmada Ethania 1432 correspondant au 5 mai 2011 portant agrément d'agents de contrôle de la caisse nationale des congés payés et du chômage-intempéries des secteurs du bâtiment, des travaux publics et de l'hydraulique	38
---	----

D E C R E T S

Décret exécutif n° 11-359 du 21 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 19 octobre 2011 fixant les prescriptions de sécurité relatives au transport guidé de personnes.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la Constitution, notamment ses articles 85-3° et 125 (alinéa 2) ;

Vu la loi n° 90-09 du 7 avril 1990, complétée, relative à la wilaya ;

Vu la loi n° 01-13 du 17 Jounada El Oula 1422 correspondant au 7 août 2001, modifiée et complétée, portant orientation et organisation des transports terrestres ;

Vu la loi n°01-14 du 29 Jounada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001, modifiée et complétée, relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière ;

Vu la loi n° 11-10 du 20 Rajab 1432 correspondant au 22 juin 2011 relative à la commune ;

Vu le décret présidentiel n° 10-149 du 14 Jounada Ethania 1431 correspondant au 28 mai 2010 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Après approbation du Président de la République ;

Décrète :

Article 1er. — En application des dispositions des articles 10 bis, 40 bis, 55 bis et 56 de la loi n° 01-13 du 17 Jounada El Oula 1422 correspondant au 7 avril 2001, susvisée, le présent décret a pour objet de fixer les prescriptions de sécurité relatives au transport guidé de personnes, dans ses phases de conception, de réalisation, d'exploitation, de modification et/ou de réhabilitation.

CHAPITRE I

DEFINITIONS ET PRINCIPES GENERAUX

Section 1

Définitions

Art. 2. — Il est entendu, au sens du présent décret, par :

*** objectif de sécurité** : résultat que l'on veut atteindre en termes de niveau global de sécurité.

*** niveau global de sécurité** : degré de fiabilité requis pour qu'un système de transport guidé de personnes remplisse ses fonctions de sécurité eu égard à ses défaillances systématiques et aléatoires.

* **sécurité** : état dans lequel le niveau de risque est acceptable.

Aptitude d'un système de transport guidé de personnes à réaliser ses fonctions sans causer de dommages à l'homme (atteinte à l'intégrité physique), au système de transport guidé de personnes lui-même ou à son environnement (dégradation, destruction, nuisance ou perturbation) au cours de l'exploitation et de la maintenance du système de transport guidé de personnes dans les conditions normales d'utilisation ou lors de toutes défaillances de ses constituants ou de son environnement.

* **démonstration de sécurité** : processus et essais destinés à prouver qu'un produit est conforme aux exigences de sécurité spécifiées, fondées sur les moyens mise en œuvre et les preuves documentaires.

* **système de référence** : référentiel utilisé pour démontrer l'atteinte des objectifs de sécurité du nouveau système de transport guidé de personnes.

* **game (globalement au moins équivalent)** : principe qui repose sur la démonstration de la sécurité en comparant le système de transport guidé de personnes analysé avec le système de transport guidé de personnes de référence par les deux justifications suivantes:

— la justification d'une approche globale de la sécurité (du point de vue méthodologique : organisation, analyses de sécurité, démarche d'évaluation).

— la justification des dispositions de couverture des risques (du point de vue technique : respect de la réglementation technique de sécurité, conformité à un référentiel technique reconnu (normes) et comparaison à des systèmes de transport guidé de personnes similaires existants (principe d'architecture – sécurité intrinsèque, redondance...)).

* **élément de sécurité** : partie identifiée d'un sous-système dont la défaillance a des conséquences critiques ou catastrophiques pour la sécurité.

* **équipement de sécurité** : tout équipement appartenant au système de transport guidé de personnes dont le bon fonctionnement est nécessaire à l'exploitation dudit système en situation normale pour assurer sa sécurité.

* **constituant de sécurité** : signifie tout constituant, groupe de constituants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériel et tout dispositif incorporé dans l'installation dans le but d'assurer la sécurité et identifier par l'analyse de sécurité, dont la défaillance présente un risque pour la sécurité des personnes, qu'il s'agisse des usagers, du personnel d'exploitation ou de tiers et des biens.

* **intégrité de sécurité** : degré de confiance accordé à un système de transport guidé de personnes pour accomplir de manière satisfaisante des fonctions de sécurité dans toutes les conditions fixées, pendant une période donnée.

* **cycle de vie du système de transport guidé de personnes** : activités réalisées depuis la conception, la réalisation, la validation, l'exploitation, la mise hors service, la réforme et le démantèlement du système.

* **modification substantielle** : toute modification qui remet en cause, de manière significative, les caractéristiques principales, l'emplacement et la nature des ouvrages ou la capacité de transport du système de transport guidé de personnes existant.

* **innovation** : mise en œuvre après mise au point d'un élément technique plus performant comportant un écart technique significatif non couvert par une norme par rapport au système de transport pris comme référence pour la sécurité.

* **singularité** : toute caractéristique du projet pouvant induire des risques spécifiques, notamment les ouvrages souterrains, les viaducs de grande longueur et les parties d'exploitation à voie unique.

* **phase de conception** : phase durant laquelle est décrit, de manière non ambiguë, en utilisant un langage de modélisation, le fonctionnement futur du système. La description du système est généralement contenue dans les dossiers de spécifications fonctionnelles et techniques.

* **phase de réalisation** : mise en œuvre du concept qui a été élaboré en phase de conception sur la base des dossiers de spécifications fonctionnelles et techniques. La phase de réalisation comprend également les travaux de construction sur site et de validation.

* **marche à blanc** : phase d'exploitation d'un système dans sa configuration définitive (intégré dans son environnement d'utilisation) sans la présence des usagers du système.

* **phase d'exploitation** : phase pendant laquelle le système est mis à disposition des usagers. Elle ne peut intervenir qu'après certification, approbation du plan d'intervention et de la délivrance de l'autorisation d'exploitation délivrée par le ministre chargé des transports.

* **exploitation en situation normale** : exploitation d'un système de transport dans les conditions nominales prévues par le règlement de sécurité de l'exploitation. Le système peut, exceptionnellement, être exploité à court terme en configuration dégradée prévue.

* **exploitation en situation particulière** : l'exploitation du système de transport lorsque, à la suite d'une action volontaire et planifiée de l'exploitant, une ou plusieurs des conditions nominales prévues au règlement de l'exploitation ne sont pas remplies ;

* **exploitation en situation dégradée** : l'exploitation pour une courte durée du système de transport dont un ou

plusieurs équipements de sécurité sont indisponibles ;

* **événement redouté** : dysfonctionnement qui, seul ou combiné avec d'autres événements, peut nuire à l'homme, au système, à l'entreprise, à la société ou à l'environnement.

* **incident** : situation résultant d'un événement redouté ou d'une série d'événements redoutés dans laquelle un système est dans l'impossibilité d'accomplir une fonction (ex : panne de l'alimentation traction d'une ligne).

* **événement de type 1** : événement ou succession d'événements provoquant des dommages limités aux personnes, aux biens ou à l'environnement, ou qui auraient provoqué des dommages plus conséquents dans des conditions plus défavorables d'exploitation ;

* **événement de type 2** : événement ou succession d'événements provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement, pouvant donner lieu à l'activation du plan d'intervention et de sécurité.

* **événement de type 3** : événement ou succession d'événements provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement, donnant lieu à l'activation du plan d'intervention et de sécurité.

*** Dysfonctionnement du système :**

— toute défaillance mécanique, ou d'autre nature, affectant les composants du système : infrastructure, voie ferrée, matériels roulants, etc...

— tout non-respect des règles d'exploitation, d'entretien et de maintenance, définies dans le règlement de sécurité de l'exploitation.

* **victime** : toute personne dès lors qu'elle est impliquée dans l'événement et non indemne.

* **accident** : événement ou série d'événements inattendus entraînant décès, blessures de personnes et la perte d'un système ou d'un service, ou des dommages sur l'environnement.

* **événement majeur** : tout événement dont le nombre des victimes et/ou les conséquences médiatiques sont importants.

* **maître d'ouvrage** : donneur d'ordres au profit duquel l'ouvrage est réalisé et qui assume la responsabilité technique, juridique et financière dans la conduite du projet.

* **maître d'ouvrage délégué** : représentant du maître d'ouvrage.

* **maîtrise d'œuvre** : la maîtrise d'œuvre est chargée par le maître d'ouvrage de mettre en œuvre ou de concevoir le programme de réalisation, de diriger et de valider l'exécution des marchés de travaux, et de faire aboutir les travaux jusqu'à leur réception.

* **constructeur** : entreprise ou groupement d'entreprises chargées de la réalisation du système de transport guidé de personnes.

* **organisme qualifié agréé (OQA)** : organisme qualifié, agréé par le ministre chargé des transports dans les conditions fixées par voie réglementaire, en charge du second regard vis-à-vis de la sécurité du système, devant établir un rapport, donner un avis et délivrer une attestation de validation de la sécurité d'un système de transport guidé de personnes.

* **évaluation** : Réalisation d'une expertise permettant de parvenir à un jugement fondé sur des preuves, quant à l'adéquation du produit à satisfaire ses exigences de sécurité.

* **inspection** : activité de surveillance ponctuelle réalisée de façon continue (prévention), suite à un événement ou lors d'une demande particulière (vérification et suivi de l'état des procédures, méthodes, conditions d'exécution, procédés, produits et services et analyse des résultats enregistrés). Elle s'exerce dans le cadre d'une mission définie.

* **interface** : zone réelle ou immatérielle qui sépare deux sous-systèmes ou entre un sous-système et une innovation et qui fait l'objet d'une analyse de sécurité en site propre.

* **maintenance** : opérations nécessaires au maintien en service et en état spécifié du système et de ses composants, effectuées par l'unité de maintenance de l'exploitant ou de l'organisme, ou de l'entreprise en charge.

Section 2

De la composition du transport guidé de personnes

Art. 3. — Le transport guidé de personnes comprend, au sens du présent décret, les systèmes de transport suivants :

- les métros (automatique ou non),
- les véhicules automatiques légers (VAL),
- les tramways,
- les autobus guidés par caméra optique ou par un système magnétique,
- les appareils dénommés remontées mécaniques ou transport par câbles,
- le monorail.

Art. 4. — Les systèmes de transport guidé de personnes sont constitués de l'ensemble des éléments qui concourent à leur fonctionnement ou à leur usage, notamment :

- les infrastructures y compris les voies, ouvrages d'art, appareils de voies et stations ;
- les installations techniques et de sécurité y compris, notamment, les systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière, installations électriques de traction, de commande, de contrôle ou de communication ;
- les véhicules.

Art. 5. — Le transport guidé de personnes obéit à des principes et à des règles d'exploitation, d'entretien et de maintenance qui concourent à sa sécurité et à la sécurité des usagers, des personnels d'exploitation, des tiers et des biens.

CHAPITRE II

DE LA SECURITE DU TRANSPORT GUIDE DE PERSONNES

Art. 6. — Avant sa mise en service, le transport guidé de personnes doit réunir dans sa conception, sa réalisation, son exploitation, sa modification et/ou sa réhabilitation, les conditions de sécurité devant assurer la protection optimale des usagers, des personnels d'exploitation, des tiers ainsi que des biens.

Section 1

Des prescriptions de sécurité des systèmes de transport guidé de personnes dans leurs phases de conception et de réalisation

Art. 7. — Les systèmes de transport guidé de personnes doivent être conçus, réalisés, modifiés et/ ou réhabilités de telle sorte que le niveau global de sécurité à l'égard de ses usagers, de ses personnels d'exploitation et des tiers ainsi que des biens, soit Globalement Au moins Équivalent au niveau de sécurité existant (GAME) ou à celui des systèmes existants assurant des services comparables.

Art. 8. — L'initiation d'un projet de système de transport guidé de personnes, de la modification substantielle, ou de la réhabilitation d'un système existant, donne lieu, préalablement et dans l'ensemble de ses phases, à l'élaboration d'un dossier de sécurité présentant notamment les éléments permettant d'atteindre les objectifs de sécurité et comportant les caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet.

Art. 9. — Le dossier de sécurité des systèmes de transport guidé de personnes, dans leur phase de conception, comporte un dossier de définition de sécurité (DDS).

Art. 10. — Le dossier de définition de sécurité comporte les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet, la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter, en particulier ceux liés à l'environnement, ainsi que toutes les mesures envisagées pour y faire face.

Il présente les éléments permettant d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné dans le présent décret ainsi que les normes de qualité qui seront mises en œuvre pour la conception et la réalisation du système de transport guidé de personnes.

Le dossier de définition de sécurité est remis au terme des études préalables du projet considéré.

Le contenu du dossier de définition de sécurité est fixé en annexe A1 du présent décret.

Art. 11. — Le maître d'ouvrage, ou le cas échéant le maître d'ouvrage délégué, adresse le dossier de définition de sécurité du système de transport guidé de personnes au wali territorialement compétent.

Lorsque le wali juge que le dossier est complet, au plus tard dans un délai de deux (2) mois suivant la date de réception des éléments adressés par le maître d'ouvrage, ou, le cas échéant par le maître d'ouvrage délégué, il en informe celui-ci par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans un délai de trois (3) mois à compter de la date d'envoi de la lettre recommandée mentionnée ci-dessus ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet, le wali notifie son avis au maître d'ouvrage, ou, le cas échéant, au maître d'ouvrage délégué, par lettre recommandée avec accusé de réception. Cet avis peut être assorti de propositions de modifications ou de remarques sur le contenu du dossier de définition de sécurité (DDS).

Lorsque le wali estime que le dossier est incomplet, il invite le maître d'ouvrage, ou le maître d'ouvrage délégué, dans un délai de deux (2) mois à compter de la date de la réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés.

Art. 12. — Le dossier de sécurité des systèmes de transport guidé de personnes comporte, dans sa phase de réalisation, un dossier préliminaire de sécurité (DPS).

Lorsque la réalisation du projet comporte plusieurs tranches, un dossier préliminaire de sécurité est présenté pour chacune d'entre elles. La réalisation d'une tranche ne peut commencer qu'après l'approbation de la partie correspondante du dossier préliminaire de sécurité.

Art. 13. — Le dossier préliminaire de sécurité (DPS) comporte les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour la réalisation du système de transport guidé de personnes, ainsi que le programme prévu d'essais et de tests qui permettent d'atteindre l'objectif de sécurité mentionné dans le présent décret, tout au long de la durée de vie du système, de prévenir les différents types d'accidents étudiés, d'en réduire les conséquences, et de prendre en compte les risques naturels ou technologiques susceptibles d'affecter le système de transport guidé de personnes.

Dans le cas d'une modification substantielle et/ou réhabilitation effectuée en cours d'exploitation, il doit démontrer que le niveau de sécurité du système de transport guidé de personnes n'est pas réduit par les travaux envisagés.

Il comporte également un programme d'expertise du système à réaliser au cours des phases de conception et de réalisation par un ou des organismes qualifiés, désignés par le constructeur, et démontrer que ce programme permet de couvrir l'ensemble des domaines couverts par les études de sécurité.

Le contenu du dossier préliminaire de sécurité est fixé en annexe A 2 du présent décret.

Art. 14. — Le maître d'ouvrage, ou, le cas échéant, le maître d'ouvrage délégué, adresse au wali territorialement compétent le dossier préliminaire de sécurité, accompagné des rapports d'évaluation de sécurité (RES) élaborés par les organismes qualifiés en la matière, mentionnés dans l'article 23 du présent décret.

Lorsque le wali juge que le dossier est complet, au plus tard dans un délai de deux (2) mois suivant la date de réception des éléments adressés par le maître d'ouvrage, ou, le cas échéant, le maître d'ouvrage délégué, il en informe celui-ci par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans un délai de trois (3) mois à compter de la date d'envoi de la lettre mentionnée ci-dessus ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet, le wali notifie son avis par lettre recommandée avec accusé de réception.

Ce délai est majoré d'un (1) mois supplémentaire s'il y a lieu de consulter la commission technique de sécurité placée auprès du ministre chargé des transports mentionnée à l'article 46 du présent décret.

Lorsque le wali estime que le dossier est incomplet, il invite le maître d'ouvrage, ou, le cas échéant, le maître d'ouvrage délégué, à compter de la date de réception du dossier dans un délai de deux (2) mois, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés ou approfondis et les éléments qui doivent être ajoutés.

La décision d'approbation du wali est notifiée au maître d'ouvrage ou, le cas échéant, au maître d'ouvrage délégué, par lettre recommandée avec accusé de réception et peut être assortie de prescriptions.

L'approbation devient caduque si les travaux ne sont pas entrepris dans un délai d'un (1) ans à compter de la notification de la décision.

Art. 15. — Pendant la phase de réalisation, ou celle précédant la mise en exploitation commerciale des systèmes de transport guidé de personnes, il est procédé par le constructeur et par l'exploitant à des essais.

Ces essais, susceptibles de présenter des risques pour les tiers, les riverains ou les utilisateurs du système de transport guidé de personnes, ne peuvent être effectués qu'après une autorisation délivrée par le ministre chargé des transports après avis du wali territorialement compétent.

Ces essais sont :

- les essais sur les éléments du système ;
- les essais d'intégration, de validation, à vide sur une ligne en exploitation ;
- les essais sur la voie publique, notamment pour une phase de marche à blanc ;
- les essais avec des passagers, notamment pour des présentations commerciales.

Le contenu du dossier de demande d'autorisation d'essais (DAE) est fixé en annexe A4 du présent décret.

Il est accompagné du rapport d'évaluation de la sécurité (RES) mentionné à l'article 26 du présent décret.

Le contenu du rapport d'évaluation de la sécurité (RES) ci-dessus mentionné est défini en annexe A6 du présent décret.

Art. 16. — Le maître d'ouvrage, ou le cas échéant, le maître d'ouvrage délégué, adresse la demande d'autorisation d'essais, par pli recommandé avec accusé de réception, en quatre (4) exemplaires, au ministre chargé des transports.

Lorsque le ministre chargé des transports juge que le dossier est complet, au plus tard dans un délai d'un (1) mois suivant la date de réception des éléments adressés par le maître d'ouvrage ou le cas échéant le maître d'ouvrage délégué, il en informe ce dernier par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans un délai de deux (2) mois à compter de la date d'envoi de la lettre mentionnée ci-dessus ou à compter de la date à laquelle le dossier est réputé complet, le ministre chargé des transports notifie son avis par lettre recommandée avec accusé de réception.

L'autorisation peut être assortie de prescriptions particulières concernant le fonctionnement et la sécurité.

Lorsque le ministre chargé des transports estime que le dossier est incomplet, il invite le maître d'ouvrage, ou, le cas échéant, le maître d'ouvrage délégué, par lettre recommandée avec accusé de réception, à le compléter dans un délai d'un (1) mois à compter de la date de réception du dossier, en indiquant les points qui doivent être modifiés, approfondis ou ajoutés.

Art. 17. — Au terme de la réalisation du système de transport guidé de personnes et avant toute mise en exploitation, le constructeur est tenu de faire parvenir au maître d'ouvrage, ou, le cas échéant, au maître d'ouvrage délégué, un dossier de sécurité du système de transport guidé de personnes(DSS).

Le dossier de sécurité du système doit démontrer qu'à l'issue des travaux de réalisation du système de transport guidé de personnes, l'ensemble des obligations et prescriptions mentionnées dans le dossier préliminaire de sécurité ont été satisfaites.

Il doit également démontrer, à partir des caractéristiques techniques et fonctionnelles du système de transport guidé de personnes , de ses conditions d'exploitation et de maintenance, des règles de circulation des véhicules, ainsi que des résultats du programme d'essais et de tests, que l'objectif de sécurité du présent décret pourra être atteint tout au long de la durée de vie du système.

Il doit établir que les évolutions du projet intervenues depuis le dépôt du dossier préliminaire de sécurité ne remettent pas en cause l'objectif de sécurité.

Le dossier de sécurité doit également présenter les solutions retenues pour répondre aux observations et recommandations exprimées dans les rapports d'évaluation de sécurité (RES) mentionnés à l'article 26 du présent décret.

Le contenu du dossier de sécurité (DSS) est défini en annexe A3 du présent décret.

Section 2

Dossiers de sécurité de l'exploitation des systèmes de transport guidé de personnes

Art. 18. — La mise en exploitation commerciale d'un système de transport guidé de personnes ou d'un système existant après réalisation d'une modification substantielle et/ou réhabilitation, est subordonnée à la délivrance d'une autorisation du ministre chargé des transports délivrée au vu des dossiers de sécurité ci-après :

- le dossier de sécurité du système (DSS),
- le dossier de règlement de sécurité de l'exploitation (RSE),
- le dossier du plan d'intervention des secours et de sécurité (PIS),
- les rapports d'évaluation de la sécurité de ou des organismes qualifiés,
- ou les modifications apportées à ces documents.

Art. 19. — L'exploitant d'un système de transport guidé de personnes élabore le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) qui précise les mesures de maintenance et d'exploitation nécessaires pour assurer, pendant toute la durée d'exploitation du système, la sécurité des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers ainsi que des biens, prévoit également un dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité par analyse, surveillance, essais, inspections et les normes de qualité à mettre en œuvre pour l'exécution des tâches de sécurité.

Art. 20. — Le règlement de sécurité de l'exploitation ainsi que toute modification y afférente sont soumis à la validation du maître d'ouvrage ou, le cas échéant, du maître d'ouvrage délégué du système de transport guidé de personnes.

Le contenu du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) est défini en annexe A5 du présent décret.

Art. 21. — En phase d'exploitation, l'exploitant est tenu de se doter d'une organisation permettant d'intervenir sans délai en cas d'accident ou d'incident grave, et d'établir à cette fin un plan d'intervention des secours et de sécurité (PIS).

Ce plan a pour objet de définir les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant et d'indiquer les moyens susceptibles d'être mobilisés et qui doivent demeurer disponibles à tout moment.

Il prévoit également les modalités de l'alerte éventuelle des secours extérieurs et les conditions permettant d'assurer la communication avec ces secours et la coordination des différents moyens d'intervention.

L'élaboration de ce plan est menée en concertation avec les services compétents de la protection civile.

Art. 22. — Le plan d'intervention de secours et de sécurité doit être approuvé par le wali territorialement compétent.

Toute modification du plan d'intervention des secours et de sécurité fait l'objet, préalablement à son application, à une approbation dans les mêmes formes que celles qui ont prévalu à son approbation.

Le contenu du plan d'intervention des secours et de sécurité (PIS) est défini en annexe A7 du présent décret.

CHAPITRE III

DE L'EVALUATION ET DE LA VERIFICATION DE LA SECURITE DES SYSTEMES DE TRANSPORT GUIDE DE PERSONNES

Art. 23. — Dans le cadre de la mise en place des systèmes de transport guidé de personnes, le ministre des transports charge un ou plusieurs organismes qualifiés en la matière à l'effet d'évaluer et de vérifier si la conception, la réalisation et les conditions d'exploitation du système de transport guidé de personnes projeté ou de la modification substantielle et/ou la réhabilitation d'un système existant, permettent d'atteindre, à tout moment de sa durée de vie, l'objectif de sécurité tel que défini par les dispositions du présent décret.

Le ou les organismes qualifiés sont tenus de vérifier également que le système de transport guidé de personnes projeté ou le système modifié et/ou réhabilité est conçu et réalisé conformément aux règlements et aux règles de l'art en la matière.

Art. 24. — Les dossiers de sécurité prévus par le présent décret doivent faire l'objet d'une évaluation et de vérifications à l'effet de démontrer que la conception, la réalisation et l'exploitation des systèmes de transport guidé de personnes, leur modification substantielle et/ou leur réhabilitation permettent d'atteindre, à tout moment de sa durée de vie, l'objectif de sécurité tel que défini par les dispositions du présent décret.

Art. 25. — Au cours de la réalisation des travaux d'un système de transport guidé de personnes, le ou les organismes qualifiés, désignés par le ministre chargé des transports, doivent vérifier, au besoin par des visites sur place, et attester de la conformité de la réalisation au dossier préliminaire de sécurité prévu à l'article 12 du présent décret, et, le cas échéant, aux prescriptions prévues dans la décision d'approbation de ce dossier.

Ils établissent à la fin des travaux de réalisation un rapport d'évaluation de la sécurité sur les points sur lesquels portait leur mission.

Ce rapport comprend les conclusions des vérifications effectuées, les attestations de conformité de la réalisation avec le dossier préliminaire de sécurité et l'évaluation, au regard de l'objectif de sécurité du présent décret, des incidences des modifications du système présenté dans le dossier de sécurité par rapport au dossier préliminaire de sécurité, ainsi que, le cas échéant, les éventuelles observations et recommandations qu'ils jugent utiles de formuler.

Art. 26. — L'évaluation et la vérification de la sécurité de chacune des phases mentionnées à l'article précédent doivent faire l'objet de rapports circonstanciés d'évaluation de sécurité (RES).

Le contenu des rapports d'évaluation de sécurité (RES) est fixé en annexe A6 du présent décret.

Art. 27. — Les rapports d'évaluation et de vérification doivent accompagner, en toutes circonstances et quels que soient les projets, les dossiers de sécurité du présent décret.

Art. 28. — L'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes de transport guidé de personnes requiert une expertise dans chacun des domaines décrits ci après :

- a) Cohérence globale, approche système (cf. Annexe C1),
- b) Exploitation des tramways (cf. Annexe C2),
- c) Exploitation des métros (cf. Annexe C2),
- d) Exploitation du transport guidé par câble (téléphériques, télécabines etc....) (cf. Annexe C2),
- e) Risques extérieurs, risques naturels et risques technologiques (cf. Annexe C3),
- f) Matériel (véhicules) (cf. Annexe C4),
- g) Contrôle-commande, signalisation ferroviaire (cf. Annexe C5),
- h) Génie civil-solidité (cf. Annexe C6),
- i) Génie civil - sécurité incendie, évacuation et mise en œuvre des secours (cf. Annexe C7),
- j) Equipements - sécurité incendie, évacuation et mise en œuvre des secours (cf. Annexe C8),
- k) Plate-forme, voies et appareils de voies (cf. Annexe C9),
- l) Energie électrique de traction (cf. Annexe C10),
- m) Signalisation lumineuse de trafic des tramways (cf. Annexe C11),
- n) Insertion urbaine des tramways (cf. Annexe C12),
- o) des sous-systèmes et constituants de sécurité des installations des câbles (cf. Annexe C13).

Ces domaines d'interventions sont définis et détaillés en annexe C du présent décret.

Art. 29. — Le champ d'intervention de l'évaluation de sécurité est limité à la sécurité des usagers (personnes transportées) et des tiers (notamment riverains) vis-à-vis du fonctionnement du système.

L'évaluation de la fiabilité, de la maintenabilité ou de la disponibilité du système est donc exclue du champ d'intervention de l'expertise. Il en est de même des problématiques liées à la sécurité publique (colis suspects, actes de vandalisme...) ou à l'accessibilité, à proprement parler, du système de transport.

Art. 30. — La description et la nature de l'expertise visée à l'article 28 ci-dessus sont décrites en annexe B du présent décret.

Art. 31. — L'évaluation et la vérification prévues ci-dessus doivent être effectuées par des organismes qualifiés en la matière et agréés par le ministre chargé des transports après avis de la commission technique mentionnée à l'article 46 du présent décret.

L'agrément d'un organisme qualifié est délivré au vu de la liste nominative des experts dont il s'est, au préalable, assuré le concours pour l'exécution des missions d'évaluation susceptibles de lui être confiées.

La liste nominative des organismes qualifiés agréés est mise à jour chaque année.

L'agrément est délivré pour une durée de cinq (5) ans et peut être limité à un ou plusieurs secteurs d'intervention.

Il peut être retiré à tout moment sur décision du ministre chargé des transports s'il est constaté que l'organisme qualifié ne répond plus aux critères de l'agrément. Ce retrait est prononcé après présentation par l'organisme de ses observations.

Les conditions et les modalités d'agrément des organismes qualifiés sont précisées en annexe D du présent décret.

CHAPITRE IV DE L'EXPLOITATION DES SYSTEMES DE TRANSPORT GUIDE DE PERSONNES

Art. 32. — La mise en exploitation commerciale d'un système de transport guidé de personnes est soumise à l'autorisation préalable du ministre chargé des transports.

Toute demande d'exploitation doit être formulée par l'exploitant et doit être accompagnée du dossier de sécurité, (DSS) du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE), du plan d'intervention des secours et de sécurité (PIS) ainsi que du ou des rapports d'évaluation de la sécurité du système (RES) établis par les organismes qualifiés agréés par le ministre chargé des transports.

Art. 33. — La demande d'autorisation d'exploitation doit être adressée au ministre chargé des transports, par pli recommandé avec accusé de réception, en quatre (4) exemplaires.

Art. 34. — Dès que le dossier est jugé complet et au plus tard dans un délai de deux (2) mois suivant la date de réception des éléments adressés par l'exploitant, le ministre chargé des transports l'en informe par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans le cas où le ministre chargé des transports estime que le dossier est incomplet, il invite l'exploitant, dans un délai de deux (2) mois à compter de la date de réception du dossier, à le compléter en indiquant les points qui doivent être modifiés, approfondis ou ajoutés.

La décision est notifiée dans un délai de trois (3) mois à compter de la date d'envoi de la lettre recommandée du ministre chargé des transports.

La décision d'autorisation d'exploitation du ministre chargé des transports est notifiée à l'exploitant par lettre recommandée avec accusé de réception. L'autorisation peut être assortie de prescriptions particulières concernant le fonctionnement et la sécurité.

L'autorisation vaut approbation du dossier de sécurité (DSS) ainsi que du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE). Elle peut être assortie de prescriptions particulières de fonctionnement et de sécurité.

L'autorisation est réputée caduque si la mise en exploitation commerciale n'est pas intervenue dans un délai de six (6) mois à compter de la notification de la décision.

Art. 35. — Le ministre chargé des transports veille à ce que l'exploitation du système de transport guidé de personnes assure aux usagers, aux personnels d'exploitation, aux tiers et aux biens, un niveau de sécurité au moins équivalent à celui d'un système identique existant comparable ou qui existait à la mise en service du système, compte tenu des modifications de sécurité qui ont pu lui être apportées.

Il veille, en particulier, à ce que, durant toute la durée de l'exploitation, l'état des infrastructures et des matériels qu'il met à la disposition de l'exploitant permette d'atteindre l'objectif de sécurité tel que défini dans le présent décret.

Il s'assure que l'exploitant respecte le règlement de sécurité (RSE) tel que mentionné dans le présent décret.

Art. 36. — Le niveau de sécurité de tout système de transport guidé de personnes doit être périodiquement réévalué par l'exploitant.

Cette réévaluation a pour objet de démontrer que l'objectif de sécurité tel que défini dans le présent décret, initialement arrêté, demeure atteint, que les mesures correctives décidées à la suite d'éventuels incidents ou accidents survenus sur ce système ou sur des systèmes comparables ont été effectivement mises en œuvre et ont amélioré le niveau de sécurité et que les différentes modifications apportées au système ne remettent pas en cause le niveau de sécurité.

Art. 37. — L'exploitant transmet, chaque année au ministre chargé des transports, un rapport sur la sécurité de l'exploitation du système.

Le contenu de ce rapport est défini en annexe A.8 du présent décret.

Art. 38. — A l'expiration de la période de garantie, une réévaluation de la sécurité du système en exploitation est effectuée. Le maître d'ouvrage transmet au ministre chargé des transports le dossier de sécurité actualisé (DSA) pour vérifier si les objectifs de sécurité définis dans le présent décret sont atteints.

Six (6) mois au moins avant l'expiration d'un délai de dix (10) ans à compter de l'autorisation de mise en service ou de dix (10) ans au plus après l'avis du wali territorialement compétent sur la précédente réévaluation de sécurité, l'exploitant transmet au ministre chargé des transports, un dossier de sécurité actualisé (DSA), compte tenu des modifications apportées au système et de l'expérience acquise au cours de l'exploitation, ainsi que le règlement de sécurité de l'exploitation et le plan d'intervention des secours et de sécurité actualisé.

Ces dossiers sont soumis à l'avis d'un organisme qualifié agréé mentionné à l'article 23 du présent décret.

Le ministre chargé des transports fait part des observations sur ces dossiers et peut, dans l'attente de leur prise en compte, imposer des mesures restrictives d'exploitation.

Art. 39. — Un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur et des collectivités locales précisera, en tant que de besoin la composition du dossier de sécurité actualisé.

Art. 40. — L'exploitant est tenu de prendre l'ensemble des mesures appropriées afin que, durant toute la durée de vie du système de transport guidé de personnes, l'organisation du travail soit en conformité avec les règles de sécurité, que le personnel affecté aux tâches de sécurité soit en nombre suffisant et soit audité en permanence par un service distinct de ceux chargés de l'exécution.

Il est tenu de faire subir au personnel d'exploitation affecté à une tâche de sécurité, en particulier les conducteurs, une formation adéquate et une habilitation fixées par le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE).

A ce titre, nul ne peut effectuer une tâche de sécurité pour laquelle il n'est pas habilité.

Un contrôle continu est organisé par l'exploitant pour vérifier, à période fixe, les compétences opérationnelles de son personnel.

Un arrêté du ministre chargé des transports définira, en tant que de besoin, les conditions d'aptitude physique minimales exigées des personnes chargées de la sécurité, de la conduite ou du pilotage ainsi que les durées minimales de formation initiale et continue imposées aux personnes affectées aux tâches de sécurité et les modalités de leur habilitation.

Art. 41. — Tout événement notable lié à la sécurité est porté sans délai par l'exploitant à la connaissance du ministre chargé des transports et du wali territorialement compétent. Cette information est complétée par la transmission, dans les 24 heures qui suivent l'évènement, d'un rapport qui porte notamment sur le déroulement de l'événement, son traitement, sa gravité ainsi que les mesures immédiates prises.

En outre, l'exploitant adresse un rapport circonstancié sur cet événement respectivement au ministre chargé des transports et au wali territorialement compétent dans un délai de deux (2) mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'événement. Le rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés et les mesures qui ont été prises afin d'éviter son renouvellement.

Le ministre chargé des transports et le wali territorialement compétent peuvent demander à l'exploitant d'analyser tout événement notable lié à la sécurité dont il a connaissance ainsi que tout élément complémentaire d'information.

Art. 42. — Le ministre chargé des transports peut demander à l'exploitant de remédier à tout défaut ou insuffisance du système de transport guidé de personnes ou de son exploitation en matière de sécurité et imposer des mesures restrictives d'exploitation. Il peut, en outre, faire procéder, par un organisme qualifié agréé, à un diagnostic de la sécurité du système ; l'exploitant en supporte les frais.

Art. 43. — L'autorisation d'exploitation pourra être restreinte, suspendue ou retirée par le ministre chargé des transports en cas de dysfonctionnement d'un système ou d'un sous-système lors de son exploitation commerciale ou manquement grave répété dans l'activité de transport aux obligations que lui font la réglementation de sécurité, et ce sans préjudice des sanctions prévues par le code pénal en cas de responsabilité personnelle.

Il en est de même en cas de non-respect des conditions auxquelles lui a été délivrée l'autorisation nécessaire à l'exercice de son activité, ou l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un système ou d'un sous-système.

La décision, qui doit être précédée d'une mise en demeure, ne peut être prise sans que la personne mise en cause ait été à même de présenter ses observations écrites ou orales.

En cas d'urgence, le ministre chargé des transports peut ordonner l'arrêt provisoire de l'exploitation sans mise en demeure préalable.

Art. 44. — En cas d'accident ou d'incident grave, l'exploitant met en œuvre le plan d'intervention des secours et de sécurité et prend les mesures immédiates nécessaires pour assurer la sécurité des équipes de secours, des personnels d'exploitation et des tiers ainsi que des biens.

Il établit et adresse un rapport circonstancié au ministre chargé des transports et au wali territorialement compétent, dans les meilleurs délais.

Le rapport circonstancié analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés et les mesures qui ont été prises afin d'éviter son renouvellement.

L'exploitant prend, sous réserve de l'accord du wali territorialement compétent, les mesures nécessaires pour que la reprise de l'exploitation s'effectue dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Ces mesures sont prises en concertation avec les autorités chargées des opérations de secours ou des enquêtes judiciaires et administratives.

Art. 45. — A la suite d'un accident de transport guidé de personnes ou d'un événement majeur, le ministre chargé des transports peut décider une enquête technique dont le seul objet est de prévenir de futurs événements, accidents ou incidents. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, l'enquête technique consiste à collecter et analyser les informations utiles afin de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement, de l'accident ou de l'incident et, s'il y a lieu, d'établir les recommandations de sécurité.

L'enquête technique est faite par un organisme permanent spécialisé qui peut faire appel à des membres des corps d'inspection et de contrôle ou, le cas échéant, demander au ministre chargé des transports la constitution d'une commission d'enquête.

CHAPITRE V DE LA COMMISSION TECHNIQUE DE SECURITE

Art. 46. — La commission technique de sécurité, créée par l'article 55 bis de la loi n° 01-13 du 17 Jounada El Oula 1432 correspondant au 7 août 2001, susvisée, placée auprès du ministre chargé des transports, est chargée de se prononcer sur l'ensemble des questions qui lui sont soumises par le ministre chargé des transports.

Elle participe à l'évaluation des organismes qualifiés pour la sécurité en vue de leur agrément. Elle donne son avis notamment sur :

- les projets de réglementation relative à la sécurité de transport guidé de personnes ;
- les approbations préalables aux travaux, aux essais, ou les autorisations de mise en exploitation commerciale de systèmes de transport guidé de personnes ;
- les dossiers de sécurité des systèmes de transport guidé de personnes ;
- et pour toute question relative à la sécurité des systèmes de transport guidé de personnes.

Art. 47. — La commission technique de sécurité est composée :

- du ministre chargé des transports ou de son représentant, président,
- du représentant du ministre de la défense nationale,
- du représentant du ministre de l'intérieur et des collectivités locales,
- du représentant du ministre des travaux publics,
- du représentant du ministre de l'habitat et de l'urbanisme,
- du représentant du ministre de la poste et technologies de l'information et de la communication,
- du représentant du ministre des ressources en eau,
- du représentant du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement,
- du représentant du ministre de l'énergie et des mines,
- du représentant du ministre chargé des forêts,
- du directeur au ministère des transports chargé des transports terrestres et urbains,
- du directeur général de l'établissement public de transport urbain concerné.

Le secrétariat de la commission est assuré par les services compétents du ministère des transports.

La commission peut faire appel à toute personne qui en raison de ses compétences peut l'éclairer dans ses délibérations.

La liste nominative des membres de la commission est fixée par arrêté du ministre chargé des transports.

CHAPITRE VI DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 48. — Pour tout système de transport en service à la date d'entrée en vigueur du présent décret qui n'a pas fait l'objet d'une autorisation d'exploitation dans les conditions prévues par le présent décret, l'exploitant régularise sa situation en transmettant au ministre chargé des transports le dossier de sécurité du système (DSS) mentionné à l'article 17 « régularisé », accompagné du rapport d'évaluation de sécurité des organismes qualifiés agréés sur ce dossier, du règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) et du plan d'intervention des secours et de sécurité (PIS) du présent décret.

Le ministre chargé des transports fait part de ses observations sur le dossier de sécurité et les documents qui l'accompagnent et peut, dans l'attente de sa décision, imposer des mesures restrictives d'exploitation.

Ce dossier est assimilé à une réévaluation de sécurité au sens de l'article 38 du présent décret.

Le délai de dix (10) ans prévu au 2ème alinéa de l'article 38 commence à courir à compter de la notification à l'exploitant des observations du ministre chargé des transports sur chaque dossier de sécurité qui lui est remis.

Art. 49. — Le contenu du dossier de sécurité «régularisé» susmentionné est précisé en annexe A3 du présent décret.

Les délais et modalités d'instruction du dossier de sécurité régularisé sont identiques à ceux mis en œuvre sur le dossier de sécurité (DSS) mentionné dans le présent décret.

Art. 50. — La réglementation technique et de sécurité applicable aux systèmes de transports régis par le présent décret est précisée, en tant que de besoin, par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 51. — Les différents dossiers de sécurité mentionnés dans le présent décret indiquent les mesures particulières prises pour assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

Art. 52. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 21 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 19 octobre 2011.

Ahmed OUYAHIA

ANNEXE A

Contenu des dossiers de sécurité

ANNEXE A.1

Dossier de définition de sécurité (DDS)

Le dossier contient les renseignements et justificatifs ci-après :

1. Renseignements généraux

1.1. Identification du maître d'ouvrage des transports qui présente le projet et, le cas échéant, de son représentant.

1.2. Description synthétique du projet, le cas échéant, découpé en tranches.

1.3. Planning prévisionnel du projet.

2. Caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet

2.1. Plans et profils d'ensemble faisant apparaître le tracé de la ligne, les stations ainsi que la voirie et ses carrefours avec la ligne.

2.2. Notice sur les stations et les carrefours avec la ligne.

2.3. Mention des ouvrages d'art existant à créer ou à modifier.

2.4. Indication du type de guidage (métro sur fer, métro sur pneus, tramway sur fer, tramway sur pneus, remontée mécanique, autre).

2.5. Indication du type de conduite (automatique ou semi-automatique ou manuelle) des véhicules.

2.6. Conditions d'exploitation envisagées (fréquence, parc et capacité des rames, vitesse commerciale).

2.7. Mention des innovations.

2.8. Notice descriptive sur les singularités.

3. Risques naturels et technologiques

3.1. Notice sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du projet ou que le projet peut aggraver, induire ou comporter.

4. Sécurité du projet

4.1. Identification du système de transport envisagé devant servir de référence pour démontrer que le projet satisfiera à ses objectifs de sécurité.

4.2. Liste des accidents possibles ainsi que des événements pouvant conduire à des accidents et, pour chaque accident ou événement, les principes de prévention envisagés ainsi que de limitation des conséquences.

5. Organisation pour la sécurité et la qualité

5.1. Principes d'organisation de maître d'ouvrage, de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'œuvre, de la conception, de la réalisation et de l'exploitation.

5.2. Principes de répartition des OQA.

6. Personnes à mobilité réduite

6.1. Propositions de dispositions techniques et fonctionnelles destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

7. Référentiels

7.1. Référentiel législatif et réglementaire.

7.2. Liste prévisionnelle des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la conception et la réalisation du projet.

7.3. Dérogations envisagées à la réglementation applicable.

ANNEXE A.2

Dossier préliminaire de sécurité (DPS)

Le dossier contient les renseignements et justificatifs ci-après :

1. Renseignements généraux

1.1. Identification du maître d'ouvrage des transports et, le cas échéant, de son représentant.

1.2. Description synthétique du projet ou, le cas échéant, de la tranche à laquelle se rapporte le dossier.

1.3. Planning prévisionnel du projet indiquant les dates prévues de début des travaux de toute nature, de réalisation des essais, de la marche à blanc et de mise en exploitation commerciale.

2. Caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet

2.1. Plans et profils d'ensemble et, le cas échéant, détaillés de la zone géographique faisant apparaître les abords de la ligne, les rayons de courbure de la ligne, les ouvrages d'art, les pentes, les stations ainsi que la voirie et ses carrefours avec la ligne.

2.2. Document descriptif sur les voies, les appareils de voirie et les stations.

2.3. Document descriptif sur les ouvrages d'art existant à créer ou devant subir des travaux.

2.4. Document descriptif sur le matériel roulant y compris les véhicules de service.

2.5. Document descriptif sur les installations techniques et de sécurité (systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière, installations électriques de traction, de commande, de contrôle et de communication).

2.6. Document descriptif des innovations.

2.7. Document descriptif sur les conditions de circulation, de partage de la voirie et de fonctionnement des carrefours.

2.8. Document descriptif sur les autres conditions d'exploitation envisagées.

3. Risques naturels et technologiques

3.1. Liste des documents et des avis pris en compte sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du projet ou que le projet peut agraver, induire ou comporter.

3.2. Fourniture des analyses établies sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du projet ou que le projet peut agraver, induire ou comporter.

4. Sécurité du projet

4.1. Identification du système de transport servant de référence pour démontrer que le projet satisfera à ses objectifs de sécurité et justification du choix.

4.2. Présentation qualitative ou quantitative des objectifs de sécurité retenus pour le projet dans son ensemble ainsi que pour les innovations, les sous-systèmes et les interfaces.

4.3. Analyse des risques :

4.3.1. Démonstration, après analyse du projet dans son ensemble, des innovations, des sous-systèmes et des interfaces, selon les méthodes reconnues, que l'ensemble des événements redoutés ont été identifiés ainsi que leurs causes et que les principes appropriés ont été prévus pour prévenir ces événements et en limiter les conséquences.

4.3.2. Identification des éléments de sécurité des innovations dès lors qu'elles affectent significativement les travaux de voirie ou de génie civil.

4.4. Dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, dispositions prises et leur justification pour permettre la poursuite de l'exploitation conformément aux objectifs de sécurité pendant la durée des travaux.

5. Organisation pour la sécurité et la qualité

5.1. Identification et description de la coordination mise en place par le maître d'ouvrage des transports aux fins de prise en compte de la sécurité et de la qualité du projet.

5.2. Identification et attributions de la maîtrise d'ouvrage.

5.3. Identification et attributions de la maîtrise d'œuvre et des concepteurs.

5.4. Principes d'allotissement des différentes commandes publiques.

5.5. Principes d'organisation de l'exploitation.

5.6. Intervention des OQA :

5.6.1. Répartition des OQA intervenant lors des phases de conception et de réalisation du projet, pour évaluer sous l'angle de la sécurité, en tenant compte des risques naturels et technologiques, l'ensemble du projet dans son environnement futur, les innovations, les sous-systèmes et les interfaces.

5.6.2. Démonstration des critères d'indépendance des OQA fixés par le décret relatif aux règles générales de la sécurité des transports guidés de personnes.

5.6.3. Liste des OQA.

6. Personnes à mobilité réduite

6.1. Description des dispositions prévues destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

7. Référentiels

7.1. Référentiels législatifs et réglementaires.

7.2. Liste des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la conception du projet.

7.3. Liste prévisionnelle des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la réalisation du projet.

7.4. Dérogations demandées à la réglementation applicable ainsi que leurs justificatifs.

8. Tests et essais

8.1. Programme des tests et des essais prévus.

9. Fourniture des rapports de sécurité des OQA

9.1. Fourniture des rapports de sécurité des OQA comportant les conclusions mentionnées aux 3.1 et, le cas échéant, 3.7 et 3.8 de l'annexe 6.

9.2. Fourniture des rapports de sécurité des OQA comportant les conclusions mentionnées aux 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 et 3.6 de l'annexe 6 précitée portant au moins sur la conception générale du projet, la conception des innovations et la conception des aménagements de voirie.

ANNEXE A.3

Dossier de sécurité du système (DSS)

CAS I/ contenu du dossier de sécurité des systèmes de transport en attente de leur première mise en exploitation commerciale ainsi que des modifications substantielles :

Le dossier contient les renseignements et justificatifs ci-après :

1. Renseignements généraux

1.1. Identification du maître d'ouvrage des transports et, le cas échéant, de son représentant.

1.2. Description synthétique du projet, le cas échéant, de la tranche à laquelle se rapporte le dossier.

2. Description technique et fonctionnelle du système de transport réalisé

2.1. Plans et profils, d'ensemble et détaillés, de la zone géographique à l'issue des travaux faisant apparaître les abords de la ligne, les rayons de courbure de la ligne, les ouvrages d'art, les pentes, les stations ainsi que la voirie et ses carrefours avec la ligne.

2.2. Documents descriptifs des voies, appareils de voie et des stations.

2.3. Documents descriptifs des ouvrages d'art.

2.4. Documents descriptifs du matériel roulant, y compris les véhicules de service.

2.5. Documents descriptifs des installations techniques et de sécurité (systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière, installations électriques de traction, de commande, de contrôle et de communication).

2.6. Documents descriptifs des innovations.

2.7. Documents descriptifs des éléments de sécurité.

3. Risques naturels et technologiques

3.1. Liste des documents et des avis pris en compte sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du système de transport ou que le système de transport peut aggraver, induire ou comporter.

3.2. Fourniture des analyses établies sur les risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du système de transport ou que le système de transport peut aggraver, induire ou comporter.

4. Sécurité du système de transport réalisé

4.1. Rappel du système de transport ayant servi de référence pour démontrer que le système de transport satisfait à ses objectifs de sécurité.

4.2. Objectifs de sécurité :

4.2.1. Présentation quantitative des objectifs de sécurité identifiés dans le dossier préliminaire de sécurité et devant faire l'objet d'un indicateur de suivi pendant toute la durée de vie du système de transport.

4.2.2. Présentation quantitative ou qualitative des autres objectifs de sécurité identifiés dans le dossier préliminaire de sécurité.

4.3. Démonstration de sécurité :

4.3.1. Démonstration que la méthode visée au 4.3.1 de l'annexe 2 a abouti, notamment après analyse, le cas échéant, des éléments de sécurité, et que tous les objectifs de sécurité fixés sont atteints.

4.3.2. Identification de tous les éléments de sécurité du système de transport.

4.3.3. Identification des dispositions d'exploitation et de maintenance destinées à assurer la satisfaction des objectifs de sécurité et leur maintien dans le temps.

5. Organisation pour la sécurité et la qualité

5.1. Identification et description de la coordination mise en place par le maître d'ouvrage des transports aux fins de prise en compte de la sécurité et de la qualité du projet.

5.2. Identification et attribution des entrepreneurs, ensembliers et fournisseurs des principaux sous-ensembles.

5.3. Identification et attribution de l'exploitant ou, le cas échéant, des exploitants.

5.4. Intervention des OQA :

5.4.1. Liste des OQA intervenus lors des phases de conception, de réalisation, de tests et d'essais.

5.4.2. Démonstration des critères d'indépendance des OQA fixés par le décret exécutif relatif aux règles générales de la sécurité des transports guidés de personnes.

6. Personnes à mobilité réduite

6.1. Description des dispositions prises destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

7. Référentiels

7.1. Référentiels législatifs et réglementaires.

7.2. Liste des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la conception du projet.

7.3. Liste des normes techniques en matière de sécurité et de qualité prises en compte pour la réalisation du projet.

7.4. Dérogations obtenues à la réglementation applicable.

8. Tests et essais :

8.1. Fourniture des résultats des tests et des essais, le cas échéant, dans les conditions de transmission différée prévues par le décret exécutif relatif aux règles générales de la sécurité des transports guidés de personnes.

9. Fourniture des rapports de sécurité des OQA et, le cas échéant, des organismes notifiés :

9.1. Fourniture, le cas échéant, dans les conditions de transmission différée prévues par le décret exécutif relatif aux règles générales de la sécurité des transports guidés de personnes, des rapports de sécurité des OQA comportant les conclusions mentionnées aux 3 et 4 de l'annexe A6 portant sur le système de transport réalisé, les innovations, les sous-systèmes et les interfaces.

CAS II/ contenu des dossiers de sécurité «régularisé» des systèmes de transport en service mis en service avant la publication du décret exécutif relatif aux règles de la sécurité des transports guidés de personnes.

1. Renseignements généraux :

1.1. Identification du maître d'ouvrage des transports et de l'exploitant.

1.2. Description synthétique du système de transport ou de la ligne.

2. Description technique et fonctionnelle du système de transport :

2.1. Plans et profils d'ensemble de la zone géographique du système de transport faisant apparaître les abords de la ligne, les rayons de courbure de la ligne, les ouvrages d'art, les pentes, les stations ainsi que la voirie et ses carrefours avec la ligne.

2.2. Description synthétique des voies, appareils de voie et des stations.

2.3. Description synthétique des ouvrages d'art.

2.4. Description synthétique du matériel roulant, y compris les véhicules de service.

2.5. Description synthétique des installations techniques et de sécurité (systèmes d'aide à l'exploitation, signalisation en partie courante et aux points d'intersection avec la voirie routière, installations électriques de traction, de commande, de contrôle et de communication).

2.6. Réservé.

2.7. Nomenclature détaillée de la documentation technique et de sécurité.

2.8. Historique du système de transport ainsi que description synthétique des principales évolutions ayant trait ou ayant un impact sur la sécurité intervenues au cours des dix (10) dernières années précédent l'établissement du dossier de sécurité.

3. Risques naturels et technologiques :

3.1. Identification des risques naturels et technologiques pouvant affecter la sécurité du système de transport ou que le système de transport peut aggraver, induire ou comporter.

3.2. Justification des mesures destinées à prévenir ces risques.

4. Sécurité du système de transport :

4.1. Réservé.

4.2. Objectifs de sécurité : présentation des objectifs de sécurité ayant fait l'objet d'un indicateur de suivi durant l'exploitation du système.

4.3. Caractérisation du niveau de sécurité du système et de son maintien dans le temps, réalisée selon l'une ou l'autre des méthodes suivantes, éventuellement combinées :

4.3.1. Démonstration de sécurité : démonstration, après analyse du système dans son ensemble, des sous-systèmes et des interfaces, selon les normes ou selon toute autre méthode reconnue, que l'ensemble des événements redoutés et leurs causes ont été identifiés et que les dispositions de conception, de construction, d'exploitation et d'organisation mises en œuvre permettent tout au long de la vie du système de prévenir ces événements et d'en limiter les conséquences ;

4.3.2. Diagnostic de sécurité du système de transport, tenant compte :

- des caractéristiques techniques et fonctionnelles ;
- des caractéristiques de la conception, de la construction et de l'exploitation ;
- des évolutions apportées au système de transport ;
- des accidents, incidents et événements notables survenus sur le système de transport ;
- des accidents, incidents et événements notables survenus sur des systèmes de transport comparables et portés à la connaissance de l'exploitant par les autorités de contrôle ;
- des recommandations émises par les autorités compétentes ;
- des enseignements tirés de l'exploitation, dont ceux tirés des exercices de sécurité et du dispositif d'évaluation et de contrôle du niveau de sécurité lorsque ce dispositif existe.

Ce diagnostic doit couvrir la période des dix (10) dernières années précédant l'établissement du dossier de sécurité. Le diagnostic, établi sur la base d'une analyse préliminaire des dangers limitée au niveau des sous-systèmes, doit couvrir à minima les sous-systèmes et les risques suivants :

4.3.2.1. Matériel roulant ;

4.3.2.2. Energie électrique de traction ;

4.3.2.3. Singularités du système ;

4.3.2.4. Circulations des rames au regard des principes d'exploitation ;

4.3.2.5. Systèmes de signalisation ferroviaire et d'automatismes de conduite ;

4.3.2.6. Insertion urbaine des tramways ;

4.3.2.7. Risques d'incendies, phénomènes de panique et accessibilité des secours ;

4.3.2.8. Tout risque mis en évidence par l'analyse des accidents, incidents et événements notables survenus durant l'exploitation.

4.4. Solidité des ouvrages :

4.4.1. Description de la méthode de suivi des ouvrages ;

4.4.2. Fourniture des trois (3) derniers procès-verbaux de contrôle.

5. Organisation pour la sécurité et la qualité :

5.1. Liste des OQA intervenus dans le cadre du présent dossier.

5.2. Démonstration des critères d'indépendance des OQA fixés par le décret exécutif relatif aux règles générales de la sécurité des transports guidés de personnes.

5.3. Démarche et organisation mises en œuvre pour la qualité et la sécurité lors des évolutions du système de transport identifiées au 2.8 ci-avant.

6. Personnes à mobilité réduite :

6.1. Description des dispositions destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

7. Référentiels :

7.1. Liste des référentiels législatifs, réglementaires et normatifs en usage durant l'exploitation du système de transport.

8. Liste des événements d'exploitation du système de transport :

Les événements et enseignements visés aux 8.1 à 8.4 couvrent *a minima* la période des dix (10) dernières années précédant l'établissement du dossier de sécurité :

8.1. Liste et description succincte des accidents, incidents graves et événements notables pour la sécurité survenus sur le système de transport, identification synthétique de leurs causes ;

8.2. Rappel des accidents et incidents graves survenus sur des systèmes de transport comparables portés à la connaissance de l'exploitant par les autorités de contrôle, et dont des enseignements ont été tirés ;

8.3. Rappel des recommandations émises par les autorités de l'Etat ;

8.4. Enseignements divers tirés de l'exploitation du système, dont ceux tirés des exercices de sécurité et du dispositif d'évaluation et de contrôle du niveau de sécurité lorsque ce dispositif existe.

9. Fourniture des rapports de sécurité des OQA :

9.1. Fourniture des rapports de sécurité des OQA comportant les conclusions mentionnées au 5 de l'annexe 6.

10. Conclusion du dossier de sécurité :

Observations du maître d'ouvrage

Les observations du maître d'ouvrage doivent comporter des réponses aux avis des OQA. Le cas échéant, ces observations préciseront le programme des modifications qui seront apportées au système de transport.

ANNEXE A.4

Dossier d'autorisation des tests et essais (DAE)

Ces dossiers concernent les tests et essais pouvant présenter des risques pour les tiers, les riverains et les utilisateurs.

Le présent dossier contient les renseignements et justificatifs ci-après :

1. Nom, qualité et signature du demandeur.
2. Intitulés et descriptions des tests ou des essais.
3. Lieux concernés.
4. Dates ou périodes programmées.

5. Identification du ou des sous-systèmes ou innovations concernés et fourniture des mises à jour, le cas échéant, de leurs documents descriptifs dans le dossier préliminaire de sécurité.

6. Identification des risques pour les personnes.
7. Extraits pertinents du dossier préliminaire de sécurité comportant l'analyse des risques encourus, le cas échéant complétée par les éléments de démonstration de sécurité apportés postérieurement à ce dossier.
8. Description et justification des précautions prises.
9. Evaluation, par l'OQA, des précautions prises.
10. Présentation de l'organisation des essais.

ANNEXE A5

Règlement de sécurité de l'exploitation (R.S.E)

1. Objet du règlement de sécurité de l'exploitation :

Cette pièce donne lieu à :

- 1.1. Identification de l'exploitant.
- 1.2. Description des missions confiées à l'exploitant par le maître d'ouvrage.

1.3. Rappel des caractéristiques générales du système de transport :

- 1.3.1. Ligne.
- 1.3.2. Matériel roulant.
- 1.3.3. Energie.
- 1.3.4. Conditions commerciales d'exploitation.

2. Description de l'organisation de l'exploitant :

Cette pièce donne lieu à :

2.1. Description des services (organigramme, effectifs, catégories de personnels, moyens à disposition) assurant les activités ci-après :

- 2.1.1. Conduite des véhicules.
- 2.1.2. Formation, maintien des compétences et habilitation aux tâches de sécurité des personnels.
- 2.1.3. Gestion de la circulation des véhicules.
- 2.1.4. Gestion des équipements de sécurité.
- 2.1.5. Intervention en cas d'incidents graves et relations opérationnelles avec les autorités.
- 2.1.6. Maintenance.
- 2.1.7. Information des usagers et prévention de la fraude et des actes de malveillance susceptibles d'affecter la sécurité du système.
- 2.1.8. Qualité.
- 2.1.9. Contrôle et évaluation du niveau de sécurité.
- 2.2. Identification des sous-traitants selon les activités.

3. Description des conditions normales d'exploitation :

3.1. Véhicules :

- 3.1.1. Principes et règles de conduite.
- 3.1.2. Test de fonctionnement.
- 3.1.3. Principes et règles de circulation.
- 3.1.4. Circulation des véhicules de service.

3.2. Equipements de sécurité :

- 3.2.1. Identification et rôle.
- 3.2.2. Règles d'exploitation.
- 3.2.3. Test de bon fonctionnement.

3.3. Principes, règles et moyens d'information des usagers en matière de sécurité.

3.4. Principes, règles et moyens de prévention des actes de malveillance pouvant affecter la sécurité.

3.5. Identification des documents précisant les consignes ainsi que des entités chargées de leur élaboration, de leur visa et de leur mise à jour.

4. Description des conditions d'exploitation en situation particulière :

Pour chaque situation particulière identifiée :

4.1. Identification et description de la situation.

4.2. Conditions particulières d'exploitation par rapport aux dispositions décrites au 3.

5. Description des conditions d'exploitation en situations dégradées :

Pour chaque situation dégradée identifiée :

5.1. Durée maximale de fonctionnement admissible.

5.2. Modalités de détection de l'événement.

5.3. Conditions particulières d'exploitation par rapport aux dispositions décrites au 3.

5.4. Conditions de retour en situation normale.

6. Politique de maintenance :

6.1. Programme de maintenance préventive conforme aux dispositions identifiées au 4.3.4 du dossier de sécurité :

6.1.1. Liste des équipements de sécurité et des éléments de sécurité faisant l'objet d'une maintenance préventive.

6.1.2. Identification des documents descriptifs détaillés précisant la nature, la périodicité et l'entité responsable des opérations de maintenance ainsi que les modalités de mise à jour desdits documents.

6.2. Principes de la maintenance destinée à prévenir l'exploitation du système de transport en situations dégradées.

6.3. Principes de la maintenance curative.

7. Formation du personnel :

7.1. Identification et description des tâches de sécurité.

7.2. Description des formations initiales des personnes affectées aux tâches de sécurité.

7.3. Description des modalités d'habilitation initiale des personnes pour les tâches de sécurité.

7.4. Description des entraînements périodiques et de la formation continue.

7.5. Description des modalités de suivi des compétences et de détection des situations dans lesquelles des entraînements ou des formations complémentaires sont dispensés.

8. Qualité :

8.1. Identification des normes en matière de qualité ainsi que des documents décrivant les modalités de respect de ces normes.

8.2. Identification de la documentation technique du système de transport issue du dossier de sécurité.

8.3. Description de la gestion documentaire.

8.4. Description des modalités de surveillance des sous-traitants.

8.5. Description des modalités de conception et de réalisation des modifications apportées au système de transport et de l'évaluation de leur caractère substantiel éventuel au sens du décret exécutif relatif aux règles générales de la sécurité des transports guidés de personnes.

9. Dispositif permanent de contrôle et d'évaluation du niveau de sécurité :

9.1. Description des modalités de contrôle du respect de la réglementation, du règlement de sécurité de l'exploitation et des consignes.

9.2. Modalités de détection, d'analyse et de correction des événements notables liés à la sécurité.

9.3. Description des modalités d'évaluation du niveau de sécurité.

9.4. Indicateurs du niveau de sécurité :

9.4.1. Indicateurs de suivi des objectifs de sécurité quantifiés.

9.4.2. Autres indicateurs de suivi du niveau de sécurité.

10. Récapitulatif des documents de référence.

ANNEXE A.6

Rapports de sécurité des OQA (RES)

Tout rapport de sécurité établi par un OQA respecte le plan ci-après ; les différentes rubriques sont renseignées en tant que de besoin.

1. Identification de l'OQA :

1.1. Nom, prénoms et numéro d'agrément pour un organisme, sa raison sociale et son numéro d'agrément.

1.2. Dans le cas d'un organisme, les nom et prénoms du dirigeant responsable des évaluations désigné pour la mission en cause.

1 bis. Liste des personnes ayant participé à l'évaluation :

1 bis. 1. Identification des personnes ayant participé à la mission d'évaluation et description de leur rôle.

1 bis. 2. Attestation signée de chacune des personnes ayant participé à la mission d'évaluation de leur non-participation à la conception ou à la réalisation du système sur lequel porte l'évaluation.

2. Champ de l'évaluation de l'OQA :

2.1. Identification de la phase (conception du projet, réalisation du projet, réévaluation d'un système de transport en service).

2.2. Identification de la partie concernée du projet ou du système de transport réalisé (projet ou système de transport dans son ensemble, innovation, sous-système, interface).

2.3. Description de la nature de l'intervention de l'OQA, de son champ et de ses modalités techniques :

2.3.1. Méthode.

2.3.2. Liste des documents examinés par l'OQA dans le cadre de son intervention.

2.3.3. Liste et date des vérifications sur place.

2.3.4. Liste des tests et essais examinés.

3. Conclusions de l'OQA lorsque son intervention porte sur une phase de conception :

3.1. Evaluation des risques naturels et technologiques ainsi que des autres risques, tels qu'ils ont été identifiés par le maître d'ouvrage des transports.

3.2. Evaluation de la validité et exhaustivité du référentiel proposé par le maître d'ouvrage des transports et visé au 7 de l'annexe A2 du présent décret.

3.3. Evaluation de la conception du projet au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du projet ou sur une innovation ou sur un sous-système ou sur une interface :

3.3.1. Objectifs de sécurité liés aux risques naturels et technologiques.

3.3.2. Autres objectifs de sécurité.

3.4. Attestation de la conformité de la conception du projet dans son ensemble ou d'une innovation ou d'un sous-système ou d'une interface, au regard du référentiel proposé par le maître d'ouvrage des transports et visé au 7 de l'annexe A2.

3.5. Evaluation des conditions d'exploitation envisagées pour le futur système de transport au regard des objectifs de sécurité.

3.6. Evaluation d'un programme de tests ou d'essais.

3.7. Dans le cas d'une modification substantielle sur un système de transport en exploitation, évaluation des dispositions prises et de leurs justifications pour permettre la poursuite de l'exploitation conformément aux objectifs de sécurité pendant la durée des travaux.

3.8. Evaluation des dispositions destinées à assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite.

4. Conclusions de l'OQA lorsque son intervention porte sur le système de transport réalisé ou en cours de réalisation :

4.1. Rappel des risques identifiés.

4.2. Attestation de conformité physique du système de transport réalisé ou d'une innovation ou d'un sous-système, par rapport au dossier préliminaire de sécurité, le cas échéant, complété par les prescriptions énoncées dans la décision d'approbation dudit dossier.

4.3. Evaluation du règlement de sécurité de l'exploitation au regard des objectifs de sécurité et de leur maintien dans le temps.

4.4. Evaluation du système de transport réalisé au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du système ou sur une innovation ou sur un sous-système ou sur une interface :

4.4.1. Objectifs de sécurité liés aux risques naturels et technologiques.

4.4.2. Autres objectifs de sécurité.

4.5. Evaluation de tests et d'essais :

4.5.1. Précautions prises lorsque les tests et essais peuvent présenter des risques pour les tiers, les riverains ou les utilisateurs du système de transport.

4.5.2. Déroulement et résultats du programme des tests et essais.

4.6. Les conclusions sont classées selon les rubriques ci-après :

4.6.1. Sécurité satisfaisante ou défauts de sécurité mineurs ;

4.6.2. Défauts de sécurité significatifs ;

4.6.3. Défauts de sécurité majeurs.

5. Conclusions des organismes qualifiés et agréés (OQA) lorsque leur intervention porte sur un système de transport en service :

5.1. Evaluation de la démonstration de la sécurité du système présentée dans le dossier de sécurité "Régularisé" ;

5.2. Evaluation du système de transport en service au regard des objectifs de sécurité portant sur l'ensemble du système ou sur une innovation ou sur un sous-système ou sur une interface ;

5.3. Evaluation de la sécurité vis-à-vis des risques naturels ou technologiques ;

5.4. Evaluation du règlement de sécurité de l'exploitation au regard des objectifs de sécurité et de leur maintien dans le temps ;

5.5. Analyse des références offertes par les systèmes comparables au système en service.

6. Signature :

Date et signature pour un organisme du dirigeant responsable des évaluations.

ANNEXE A.7

Plan d'intervention et de sécurité (PIS)

Le plan d'intervention et de sécurité a pour objet de définir les missions et les responsabilités des personnels de l'exploitant en cas de survenance d'événements de types 3 et 2. A ce titre, le plan prévoit :

— les moyens susceptibles d'être mobilisés en permanence ;

— les modalités de l'alerte des secours extérieurs ;

— les dispositions prises pour assurer la communication avec ces secours ;

— les dispositions prises pour assurer la coordination des différents moyens d'intervention.

Partie 1 Contenu du plan d'intervention et de sécurité :

0. Date et mises à jour du plan

0.1. La date d'établissement du plan initial (date à laquelle le plan est transmis par l'exploitant via le maître d'ouvrage des transports).

0.2. La date des actualisations et mises à jour successives ainsi que leur objet.

1. Liste des destinataires du plan :

1.1. Liste des destinataires externes (services de l'Etat, secours et autres).

1.2. Liste des destinataires internes à l'exploitant.

2. Description du système de transport ou du réseau :

2.1. Description du système de transport ou du réseau, le cas échéant par renvoi à la version à jour du règlement de sécurité de l'exploitation.

3. Evénements justifiant l'activation du plan d'intervention et de sécurité :

3.1. Liste des événements de types 3 et 2 identifiés. Une liste d'événements types figure à la partie II de la présente annexe.

4. Organisation de l'exploitant pour la gestion d'un événement de sécurité :

Pour chaque événement identifié mettant en cause la sécurité :

4.1. Identification des structures et personnes en charge du déclenchement du plan d'intervention et de sécurité (intitulé, description des missions, coordonnées des personnes physiques).

4.2. Identification des structures et personnes en charge de la coordination (cellule de coordination) de l'action de l'exploitant en cas d'activation de ce plan (intitulé, description des missions, coordonnées des personnes physiques).

4.3. Identification du représentant de l'exploitant (représentant PIS) auprès du directeur des opérations de secours en cas d'activation d'un plan d'urgence.

4.4. Identification des responsables locaux de l'exploitant (chefs d'incident).

4.5. Autres organisations structurelles et fonctionnelles impliquées.

4.6. Modalités d'information et de prise en charge des usagers.

4.7. Modalités d'information et de prise en charge des familles de victimes.

4.8. Organisation des relations avec les médias.

5. Recensement et mise en œuvre des moyens de l'exploitant :

Pour chaque type d'événement identifié au 3 de la partie I de la présente annexe, et en fonction de l'environnement et de la durée prévisible de l'événement :

5.1. Identification des moyens humains, matériels et techniques de l'exploitant mis en œuvre suite à l'événement.

5.2. Identification des moyens humains, matériels et techniques de l'exploitant mis à disposition des services de secours publics.

5.3 Identification des emplacements et locaux mis à disposition des services de secours publics.

5.4. Description des modalités d'affectation de ces moyens.

5.5. En tant que de besoin, par exemple, dans le cas des points singuliers, description des itinéraires, voies d'accès et moyens de localisation.

5.6. Moyens d'identification des intervenants (brassards, chasubles,...).

6. Information du wali et alerte des services publics de secours :

6.1. Modalités de transmission de l'alerte des services publics de secours et de l'information du wali, des autorités et des services concernés.

6.2. Nature des informations à communiquer au wali et aux services publics de secours, comprenant *a minima* :

- l'origine du message ;
- la date et l'heure du message ;
- les destinataires ;
- l'identification du matériel accidenté ;
- la nature de l'événement (déraillement, collision, incendie ...) ;
- les circonstances de l'événement et les mesures immédiates prises ;
- le lieu de l'accident ;
- la première évaluation des victimes et des dégâts ;
- les conséquences potentielles ;
- les causes connues ou présumées.

Partie II : Exemples d'événements de type 3 et 2

Désignation des événements :

TYPE 3

TYPE 2

Evénement touchant la sécurité individuelle : chute de personne sur la voie, mort naturelle d'une personne, suicide, voyageur ou tiers traîné par un véhicule, électrocution, tamponnement entre une rame et un véhicule routier,...

Plusieurs morts ou blessés (selon nombre)

X

X

Evénement entraînant une perturbation importante des circulations :

Dysfonctionnement technique, agression notable du système par un facteur extérieur (inondation, glissement de terrain, séisme, tempête ...), dégradation majeure et soudaine du système (rupture d'un ouvrage d'art ...), phénomène entraînant des mouvements de foule ou de panique collective,...

Pas de victimes mais durée prévisible de l'incident importante (par exemple, plus de deux heures)

X

Des victimes (selon nombre)

X

X

Incendie dans un train ou dans un tunnel

Incendie non maîtrisable par les seuls moyens de l'exploitant mais ne présentant pas de facteurs aggravants

X

Incendie non maîtrisable par les seuls moyens de l'exploitant et présentant des facteurs aggravants

X

Accident ferroviaire (déraillement, collision, dérive sur voie principale ...)

Sans conséquence humaine grave mais avec conséquences matérielles importantes

X

Des victimes (selon nombre)

X

X

Attentat, explosion

X

Acte de malveillance	Partie 3 - Bilan de la sécurité :
Sans conséquence humaine grave mais avec conséquences matérielles importantes	Cette partie doit traiter globalement de l'évolution de la sécurité du système au travers des indicateurs et appréciation de l'exploitant par rapport aux années antérieures.
X	Le bilan de la sécurité est à étendre au plus sur une période de cinq (5) années consécutives.
Des victimes (selon nombre)	Partie 4 - Analyse de l'accidentologie :
X	Cette partie doit donner lieu à :
X	<ul style="list-style-type: none"> — La liste exhaustive des événements ; — L'analyse par type d'événements ; — Les mesures proposées, actions correctives engagées ou en cours d'étude ; — Les résultats de suivis des actions correctives des années précédentes.
Evénement important susceptible d'apporter une perturbation dans la circulation des trains ou d'avoir un certain retentissement (manifestation, arrêt de travail ...)	Partie 5 – Bilan de la mise en œuvre du PIS et des exercices périodiques
Pas de victimes mais durée prévisible de l'incident importante (par exemple, plus de deux heures)	
X	
Des victimes (selon nombre)	
X	
X	

ANNEXE A.8**Rapport annuel de la sécurité d'exploitation****Partie 1 – Renseignements généraux :**

- Identification de l'exploitant, et le cas échéant, de son représentant,
- Informations commerciales par ligne,
- nombre de kilomètres parcourus dans l'année ;
- nombres de voyages annuels ;
- nombre de voyages /jour semaine scolaire ;
- fréquence mini et maxi ;
- nombre maximal de matériels en service.

Partie 2 – Faits notables de l'exploitation :

- Modification majeures (structurelles, opérationnelles et organisationnelles) ;
- Mise à jour documentaire (RSE, PIS...)

ANNEXE B**Description et nature de l'expertise de l'OQA****1- DESCRIPTION DE L'EXPERTISE DE L'OQA**

Article 1er. — L'expertise décrite ci-après ne fait pas obstacle à l'intervention de plusieurs organismes qualifiés agréés pour l'évaluation de la sécurité d'un système existant ou nouveau. Pour autant, il est recommandé de confier l'expertise d'évaluation de la sécurité, au niveau du système global, à un organisme qualifié agréé unique «système».

Art. 2. — Les éléments ci-après ne préjugent pas des modalités de la prise en charge de l'intervention de l'organisme qualifié agréé qui peut parfaitement être assurée par un industriel dès lors que la maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre ou l'exploitant est d'accord.

Art. 3. — L'organisme qualifié et agréé ne peut établir un rapport, un avis ou délivrer une attestation portant sur un système de transport auquel il participe ou a participé. Il doit être indépendant et, en particulier, ne pas être placé sous le contrôle du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, du constructeur et, le cas échéant, de l'exploitant du système de transport guidé de personnes.

Art. 4. – L'expertise est, par ailleurs, incompatible avec toute intervention de l'organisme qualifié et agréé, dans la conception, la réalisation ou l'exploitation du système étudié au cours des cinq (5) dernières années.

Art. 5. – L'expertise ne doit pas pour autant se substituer à la validation ou à la vérification en matière de sécurité de la conception et de la réalisation du système (ou la réhabilitation de la modification d'un système existant), qui doivent être assurées sous la pleine et entière responsabilité des intervenants dans la conception, la réalisation et l'exploitation du système (maître d'ouvrage au moment de la réception, concepteurs et constructeurs, exploitant (s), indépendamment de la prestation de l'organisme qualifié et agréé.

Art. 6 – L'expertise est à dissocier de toutes activités d'assistance ou de conseil à maîtrise d'ouvrage et est, par ailleurs, incompatible avec toutes prestations de conception, de réalisation ou d'exploitation sur le système étudié.

2 - NATURE DE L'EXPERTISE DE L'OQA :

2.1- Nature de la mission dans le cadre de l'évaluation de la sécurité des nouveaux systèmes.

Art. 7 – L'expertise ne se limite pas à une « simple » évaluation du processus de développement du système, mais doit déboucher, également, sur une évaluation du système au sens de l'évaluation d'un produit.

Art. 8. – L'expertise est confiée à un organisme qualifié et agréé pour évaluer :

— la conformité du projet aux règlements, normes, référentiels techniques et règles de l'art en vigueur : avis légal,

— l'atteinte du niveau de sécurité requis pour le système dans son ensemble, ainsi que la capacité de maintien dans le temps de ce niveau : avis d'expert.

Elle englobe donc l'ensemble des phases de développement du système et de ses différentes composantes : conception générale, conception détaillée, fabrication, installation/mise en place/ essais préalables à la mise en service (exploitation commerciale).

2.2 - Nature de la mission dans le cadre de l'évaluation de la sécurité des systèmes en service :

Art. 9. — Pour tout système de transport en service à la date d'entrée en vigueur du présent décret qui n'a pas fait l'objet d'une autorisation dans les conditions prévues par ladite loi, l'exploitant régularise sa situation en transmettant, au ministre chargé des transports, un dossier de sécurité, accompagné des avis de l'organisme qualifié et agréé, du règlement de sécurité de l'exploitation et du plan d'intervention de secours (PIS) du présent décret.

Art. 10. — L'expertise est confiée à un organisme qualifié et agréé pour évaluer le niveau de sécurité du système dans son ensemble, ainsi que la capacité de maintien dans le temps de ce niveau(avis d'expert).

Art. 11. — L'expertise ne se limite pas à une "simple" évaluation du processus mis en œuvre pour l'exploitation du système, mais doit déboucher sur un avis objectif concernant le niveau de sécurité global du système.

Art. 12. — Pour mener à bien l'expertise, l'organisme qualifié et agréé sera notamment amené à évaluer la démonstration de la sécurité du système présentée dans le dossier de sécurité « Régularisé », ainsi que les conditions d'exploitation et de maintenance du système, présentées dans le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) et ses documents d'application.

Art. 13. — L'organisme qualifié et agréé sera, de fait, amené à intégrer dans son analyse des références offertes par les systèmes de transport guidé de personnes comparables au système de transport guidé de personnes étudié.

Art. 14. — Contrairement au cas d'un nouveau système ou d'une modification substantielle d'un système existant, il n'est pas attendu de l'organisme qualifié et agréé une évaluation de la conformité du système considéré aux règlements et normes en vigueur au moment du dépôt du dossier « dossier de sécurité régularisé ». Ce dernier n'a pas pour finalité de mettre en conformité les systèmes en service au moment de la publication du présent décret avec les référentiels les plus récents.

Art. 15. — L'organisme qualifié et agréé pourra demander à consulter tout autre document et à procéder à toute investigation complémentaire (audit, visite sur site,...) qu'il jugerait nécessaire pour mener à bien sa mission.

Art. 16. — Cette mission ne doit pas, en outre, se substituer à la mission de suivi et de maintien de la sécurité du système qui relève de la responsabilité (des) l'exploitant (s) concerné (s).

ANNEXE C Domaine de l'expertise des OQA

Le domaine d'intervention de l'expertise est limité à la sécurité des usagers (personnes transportées) et des tiers (notamment riverains) vis-à-vis du fonctionnement du système.

L'évaluation de la fiabilité, de la maintenabilité ou de la disponibilité du système est donc exclue du champ d'intervention de l'expertise. Il en est de même des problématiques liées à la sécurité publique (colis suspects, actes de vandalisme...) ou à l'accessibilité, à proprement parler, du système de transport.

L'expertise doit, selon la nature du projet, couvrir tout ou partie des domaines suivants. Ces domaines d'intervention sont :

C1 - Cohérence globale, approche système :

SYSTEMES NOUVEAUX	SYSTEMES EXISTANTS
<p>Ce secteur couvre les aspects organisationnels, méthodologiques et techniques concourant au développement du système dans son ensemble en sécurité.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au plan organisationnel, il s'agit de veiller à la coordination des missions d'organisme qualifié et agréé en garantissant l'existence d'une évaluation indépendante du système, à toutes les étapes (conception, réalisation) et dans toutes ses composantes (matériel, voie, énergie, signalisation, exploitation, maintenance,...). • Au plan méthodologique, il s'agit d'évaluer les méthodes et les moyens mis en place par les acteurs du projet en termes de construction et de démonstration de la sécurité à l'échelle globale du système (plan de management de la sécurité, recueil des exigences exportées,...). • Au plan technique, il s'agit d'évaluer la prise en compte et le traitement en sécurité de l'ensemble des exigences d'interfaces entre les différentes composantes du système (Gabarit Limite d'Obstacle (GLO), Compatibilité Electromagnétique (CEM), contact rail/roue, shuntage circuit de voie (CDV), contact pantographe/ligne aérienne de contact (LAC) ...), à travers notamment l'évaluation de la pertinence et de l'exhaustivité des analyses de sécurité successives de niveau "système" (Analyse Préliminaire des Dangers (APD), Analyse Préliminaire des Risques (APR),...) 	<p>Ce secteur couvre les aspects organisationnels, méthodologiques et techniques concourant à l'évaluation de la sécurité du système dans son ensemble.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au plan organisationnel, il s'agit de veiller à la coordination des missions d'organisme qualifié et agréé en garantissant l'existence d'une évaluation indépendante de tous les secteurs cités au chapitre III ci-dessus. • Au plan méthodologique, il s'agit d'évaluer les méthodes et les moyens mis en place par les différents intervenants pour justifier la sécurité à l'échelle globale du système (approche par analyse des risques, approche par diagnostic de sécurité,...). • Au plan technique, il s'agit d'évaluer la pertinence et l'exhaustivité des analyses des risques ou diagnostics de sécurité de niveau « système ».

C2 - Exploitation des tramways, des métros et des remontées mécaniques (téléphériques, etc....)

Ce secteur couvre l'ensemble des principes et règles d'exploitation et de maintenance associés aux systèmes tramways.	
<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit en premier lieu d'évaluer "l'exploitabilité" du système, à savoir les conditions de circulation des matériels en regard des principes d'exploitation adoptés (conduite à vue, cantonnement,...) et des situations rencontrées (zones de manœuvre notamment), ainsi que des outils de supervision (Poste de Commande Centralisée (PCC), etc.). • Il s'agit par ailleurs d'évaluer l'acceptabilité des exigences de sécurité identifiées à l'occasion du développement du système et exportées vers l'exploitation et la maintenance. • Il s'agit ensuite d'évaluer la prise en compte effective de ces exigences dans la documentation d'exploitation et de maintenance. • Il s'agit, enfin, d'évaluer les conditions d'exploitation et de maintenance du système, à travers notamment les dispositions du Règlement de Sécurité de l'exploitation et de ses documents d'application. 	<p>Idem pour les systèmes nouveaux</p>

C3 - Risques extérieurs, risques naturels et risques technologiques

Ce secteur couvre l'ensemble des problématiques liées à l'environnement immédiat du système.	
<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit d'évaluer la prise en compte et le traitement des phénomènes extérieurs au système, en particulier les risques naturels et technologiques, susceptibles de présenter des risques pour les utilisateurs du système (Inondation, chute de pierres, proximité d'installations Installation Classée pour la Protection de l'environnement (ICPE),...). • Il s'agit, à l'inverse, d'évaluer l'identification et la couverture des risques que le système peut présenter pour son environnement immédiat (CEM, courants de fuite,...). 	<p>Idem pour les systèmes nouveaux</p>

C4- Matériel (véhicule)

Sous-secteur e1) : caisse – roulement - guidage : Ce sous-secteur concerne la sécurité mécanique des matériels.

- Il s'agit d'évaluer la pertinence des hypothèses de sollicitations statiques et dynamiques du véhicule.
- Il s'agit aussi d'évaluer le bon dimensionnement mécanique des organes tels que la caisse, le châssis, les bougies, les roues en regard de ces sollicitations et des conditions d'utilisation du matériel roulant.

Sous-secteur e2) : traction-freinage :

Ce sous-secteur concerne la motorisation et les organes de freinage d'un matériel roulant. Il s'agit notamment d'évaluer la sécurisation et les performances des différents modes de freinage ainsi que leur interaction avec la fonction traction (asservissement traction/freinage).

Sous-secteur e3) : sécurités électriques embarquées : Ce sous-secteur concerne l'ensemble des dispositifs intervenant dans le contrôle du fonctionnement en sécurité du matériel roulant : boucle de sécurité, contrôle de fermeture des portes, veille automatique, poignées d'alarme et d'évacuation, appel d'urgence,... Il s'agit d'évaluer la pertinence des dispositions retenues et le fonctionnement en sécurité de ces différents dispositifs.

Véhicule transporté par câble

Idem pour les systèmes nouveaux

C5- Contrôle-commande, signalisation ferroviaire

Sous-secteur f1) : signalisation ferroviaire : Ce sous-secteur couvre l'ensemble des équipements de signalisation ferroviaire (signaux, dispositifs de détection, dispositifs de gestion des manœuvres,...). Il s'agit d'évaluer le fonctionnement du système de signalisation ferroviaire (architecture et logique associée notamment) ainsi que le niveau de sécurité des équipements correspondants.

Sous-secteur f2) : contrôle-commande fixe et embarqué : Ce sous-secteur couvre l'ensemble des équipements de contrôle et de commande de la circulation des matériels (pilotage automatique / automatismes de conduite). Il s'agit d'évaluer le fonctionnement du système de contrôle et de commande (architecture et logique associée notamment) ainsi que le niveau de sécurité des équipements correspondants (aspects matériels et logiciels).

Idem pour les systèmes nouveaux

C6- Génie civil-solidité

Ce secteur recouvre l'ensemble des problématiques liées à la solidité des ouvrages d'art : ponts, viaducs, tunnels, murs de soutènement indispensables au fonctionnement du système de transport. Il s'agit d'évaluer la pertinence des hypothèses de dimensionnement et de vérifier le bon dimensionnement de ces ouvrages.

Idem pour les systèmes nouveaux

C7- Génie civil - sécurité incendie, évacuation et mise en œuvre des secours

Ce secteur couvre l'ensemble des dispositions structurelles mises en œuvre au niveau d'un tunnel et des stations de système de transport public guidé urbain de personnes pour permettre l'évacuation des usagers et la mise en œuvre des secours dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Il s'agit d'évaluer les dispositions constructives de l'ouvrage au regard des problématiques de cheminement d'évacuation, de géométrie de l'ouvrage, de positionnement des issues de secours, d'accès des services de secours...

Idem pour les systèmes nouveaux

C8 - Equipements - sécurité incendie, évacuation et mise en œuvre des secours

Ce secteur couvre l'ensemble des équipements mis en œuvre au niveau des stations et d'un tunnel de système de transport public guidé urbain de personnes pour permettre l'évacuation des usagers et la mise en œuvre des secours dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Il s'agit d'évaluer les dispositions prises pour ces équipements, notamment les équipements de ventilation, l'éclairage, la signalétique et le balisage, les moyens d'extinction, l'alimentation électrique destinée aux services de secours, les moyens de transmission opérationnels, etc...

Idem pour les systèmes nouveaux

C9 - Plate-forme, voies et appareils de voie

Ce secteur couvre la voie ferrée, les appareils de voie ainsi que la plate-forme qui les supporte. Il s'agit de vérifier le bon dimensionnement de la plate-forme. Il faut également vérifier l'armement de la voie ferrée, sa géométrie (tracé en plan, profil en long, gauche, etc.), le fonctionnement des appareils de voie...

Idem pour les systèmes nouveaux

C10 - Energie électrique de traction

Sous-secteur k1) : sécurité électrique : Ce sous-secteur couvre l'ensemble des équipements ou dispositions visant à prévenir les risques d'électrisation / électrocution du public liés à l'énergie électrique de traction. Il s'agit d'évaluer le respect des règlements en vigueur en matière de distribution d'énergie électrique de traction. Il s'agit également d'évaluer le respect des normes et règles de l'art en matière d'équipements intervenant dans la gestion en sécurité de l'énergie électrique de traction.

Idem pour les systèmes nouveaux

Sous-secteur k2) : solidité mécanique : Ce sous-secteur couvre l'ensemble des problématiques liées à la solidité des équipements et éléments destinés à supporter la(les) ligne(s) aérienne(s) de contact utilisée(s) pour la distribution de l'énergie électrique de traction. Il s'agit d'évaluer la solidité des ancrages (en façade ou en massifs), des poteaux et autres éléments de support de la LAC (hauban, console, griffe,...) et de la LAC elle-même.

C11 - Signalisation lumineuse de trafic des tramways

Il s'agit d'apporter les éléments de preuves de la conformité des équipements de signalisation routière lumineuse aux normes et référentiels techniques en vigueur (certificat fournisseur, PV de réception,...) et de la conformité de fonctionnement des différents carrefours à feux aux matrices de sécurité soumises à l'évaluation de l'organisme qualifié et agréé Insertion urbaine (visa de contrôle des phasages et des matrices de sécurité]).

Idem pour les systèmes nouveaux

C12 - Insertion urbaine des tramways

Ce secteur couvre l'ensemble des aménagements et équipements destinés à assurer la sécurité des conflits entre tramways et autres usagers de l'espace public (véhicules routiers, piétons, cycles,...).

Cela concerne en particulier : les aménagements de voirie permettant d'assurer la sécurité de tous les usagers (véhicules légers, cycles, piétons,...) vis-à-vis de la circulation des tramways, le fonctionnement des carrefours, la signalisation verticale et horizontale. S'agissant du cas particulier des intersections gérées par feux, on peut préciser que la mission de l'organisme qualifié et agréé est limitée aux aspects suivants : choix et implantation des signaux, phasages, matrices de sécurité. Les problématiques relatives à la sûreté de fonctionnement des équipements (contrôleurs de carrefour en particulier) sont donc hors du champ de la mission l'organisme qualifié et agréé.

Idem pour les systèmes nouveaux

C 13 - Transport par câble

La conformité des sous-systèmes et constituants de sécurité des installations des câbles :

- les câbles (porteur, tracteur, de remorquage, épissurage des câbles).
- véhicules (attaches, chariots, freins embarqués, cabines, sièges, voitures, véhicules de maintenances, agrès).
- dispositifs électriques.
- les parties génie civil (pylônes, aires et stations d'embarquement, pont, rail, infrastructure et superstructure de la voie).
- les risques dans les conditions d'exploitation et d'entretien.

Idem pour les systèmes nouveaux

ANNEXE D

Procédure de délivrance des agréments

1- Conditions nécessaires pour l'agrémentation :

Article 1er. — Les organismes qualifiés souhaitant procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception, de la réalisation ou de l'exploitation de systèmes de transport public guidé de personnes sont agréés, après avis de la commission technique de la sécurité des transports guidés, placée auprès du ministre chargé des transports, s'ils remplissent les conditions suivantes :

a) ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin numéro 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, d'un document équivalent ;

b) ne pas avoir fait l'objet dans l'année précédant la demande d'une décision de retrait d'un des agréments prévus dans la présente annexe du présent décret ;

c) fournir une attestation d'assurance pour l'activité exercée, portant notamment sur la responsabilité civile ;

d) justifier de la présence en son sein d'au moins une personne, dirigeant responsable des évaluations, répondant aux mêmes conditions de formation et d'expérience professionnelles que celles précédemment mentionnées ;

e) justifier d'une organisation et de moyens lui permettant d'assurer la qualité et l'objectivité des évaluations de la sécurité du système de transport public guidé pour lequel l'agrément est sollicité ; la demande précise notamment les moyens techniques et humains susceptibles d'être mis en œuvre pour chacun des domaines techniques dans lesquels l'organisme souhaite intervenir ;

f) s'engager à porter à la connaissance du ministre chargé des transports toute modification des éléments au vu desquels l'agrément a été délivré, notamment lorsque l'organisme :

— ne peut plus s'assurer le concours de l'une des personnes, dirigeant responsable des évaluations, mentionnées dans la décision d'agrément ;

— ne répond plus à la condition prévue au point e) pour un domaine technique ou ne bénéficie plus de l'accréditation mentionnée à l'article 28 du présent décret

g) s'engager à respecter les règles prévues aux annexes B et C du présent décret ;

h) Lorsque la demande vise à renouveler un agrément arrivant au terme de sa validité, joindre un document retraçant le bilan de l'activité du demandeur durant la période écoulée.

Art. 2. — Le ministre chargé des transports peut également agréer des organismes qualifiés pour procéder à l'évaluation de la sécurité de la conception ou de la réalisation de modifications substantielles de systèmes mentionné à l'article 28 du présent décret, ne touchant qu'un seul des domaines techniques mentionnés à l'article 1er de la présente annexe. Les organismes qualifiés concernés sont agréés dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 1er de la présente annexe du présent décret, à l'exception de celle prévue au point d) de cet article, la condition de formation et d'expérience professionnelles étant appréciée au regard du seul domaine technique pour lequel l'agrément est sollicité.

Art. 3. — Les agréments sont délivrés pour une durée de cinq (5) ans. Ils indiquent les systèmes de transport ainsi que le ou les domaines techniques pour lesquels l'organisme peut procéder à des évaluations de sécurité. Pour un organisme, l'agrément précise, en outre, le nom du ou des dirigeants responsables des évaluations requis au titre du point d) de l'article 1er de la présente annexe du présent décret, dans la limite de quatre. Le silence gardé par le ministre chargé des transports pendant plus de quatre mois sur une demande d'agrément vaut décision de rejet. Ce délai ne court qu'à compter du moment où le dossier est complet. Lorsqu'un organisme qualifié bénéficiant d'un agrément souhaite pouvoir procéder à d'autres missions d'évaluation que celles pour lesquelles il est agréé, l'octroi de l'agrément pour ces nouvelles missions ne modifie pas la durée de validité de l'agrément en cours.

Art. 4. — Les agréments peuvent être suspendus ou retirés par le ministre chargé des transports, lorsque l'organisme qualifié ne répond plus aux conditions posées pour la délivrance de l'agrément. La décision de suspension ou de retrait est prononcée après avis de la commission technique de sécurité du présent décret, qui entend le dirigeant responsable de l'organisme qualifié concerné à sa demande. En cas d'urgence, le ministre chargé des transports peut suspendre immédiatement l'agrément d'un organisme jusqu'à ce qu'une décision soit prise après avis de la commission susmentionnée.

Art. 5. — L'organisme qualifié agréé qui se voit confier une mission d'évaluation de la sécurité prévue au présent décret, sans disposer des agréments couvrant l'ensemble des domaines techniques dont relève le système ou la modification substantielle à évaluer, est chargé de coordonner l'intervention des autres organismes agréés dont la participation à la mission est requise pour couvrir ces domaines, et demeure seul compétent pour signer les rapports, avis ou attestations prévus par la présente annexe du présent décret. Lorsqu'il s'agit d'un organisme, ces documents sont signés par l'un de ses dirigeants responsables des évaluations.

Art. 6. — Dans l'exercice de ses missions, un organisme qualifié agréé est indépendant et ne peut, en particulier, être placé sous le contrôle du maître de l'ouvrage, du maître d'œuvre ou du constructeur ni de l'exploitant du système de transport qu'il évalue. Un dirigeant responsable des évaluations d'un organisme agréé ne peut établir un rapport, un avis, un diagnostic ou délivrer une attestation portant sur un système de transport à la conception ou à la réalisation duquel il participe ou a participé.

Art. 7. — L'activité des organismes qualifiés agréés peut faire l'objet de contrôles ou d'audits réalisés par les agents du ministère chargé des transports. Ces derniers peuvent, à ce titre obtenir du maître de l'ouvrage, de l'organisme contrôlé tous documents ou pièces nécessaires à l'accomplissement du contrôle, et assister aux réunions et visites organisées par l'organisme dans le cadre de sa mission d'évaluation.

2 - Modalités d'agrémentation des organismes qualifiés :

Art. 8 - Toute personne souhaitant obtenir la délivrance d'un agrément au titre de l'article 1 ou de l'article 3 de la présente annexe du présent décret, adresse sous pli recommandé avec accusé de réception, un dossier établi en deux exemplaires rédigés en français et en arabe, l'un en version papier et l'autre en version électronique. Le dossier comprend :

a) pour l'organisme, sa raison sociale, son adresse, son statut juridique, l'objet de son activité, son année de création, le cas échéant, son rattachement juridique et financier à une autre entité, son numéro de registre de commerce ou, pour les organismes étrangers, un document équivalent ainsi que les renseignements relatifs à l'identité de leur dirigeant (nom, prénoms, nationalité et domicile) ;

b) le bulletin n° 3 du casier judiciaire du ou des dirigeants responsables des évaluations qu'il propose. Pour les ressortissants étrangers, un document équivalent au bulletin précédemment cité est fourni ;

c) une attestation d'assurance souscrite par l'organisme qualifié demandeur, autre que les services de l'Etat, garantissant sa responsabilité civile professionnelle. Cette attestation, datant de moins de trois (3) mois, précise les risques, les activités et les montants garantis, conformément à la réglementation en vigueur ;

d) un organigramme et une notice explicative présentant les activités du demandeur, les compétences, l'expérience professionnelle, les moyens techniques et humains ainsi que les méthodes de travail, notamment les mesures prises en vue d'assurer la pérennité des compétences et des qualifications, lui permettant d'évaluer la sécurité de chacun des systèmes et/ou domaines techniques dans lesquels l'organisme souhaite intervenir ;

e) lorsque le demandeur est un organisme, les noms, prénoms, formation et expérience professionnelles des personnes, dans la limite de quatre, qu'il propose pour exercer les fonctions de dirigeant responsable des évaluations ainsi qu'une attestation de l'organisme indiquant que ces personnes font partie de ses personnels ou exercent exclusivement à son profit leurs activités d'évaluation ;

f) une attestation du demandeur s'engageant à respecter les dispositions prévues au point f) de l'article 7 de la présente annexe du présent décret ;

g) en cas de demande de renouvellement d'un agrément venant à expiration, les références des missions d'expertise que l'organisme a réalisées.

Art. 9. — Le ministre chargé des transports accueille réception des dossiers de demandes d'agrément qui lui sont adressées. La demande d'agrément est rejetée d'office dès lors que les pièces sollicitées ne sont pas produites dans le délai imparti. En cours d'instruction, les administrations compétentes précitées peuvent solliciter auprès du demandeur toutes précisions ou compléments d'information qui leur paraissent utiles. Cette démarche ne suspend pas le délai d'instruction.

Art. 10. — La délivrance d'un agrément fait l'objet d'une attestation notifiée à l'organisme qualifié demandeur. Cette attestation comporte :

- la date de délivrance ;
- l'identification de l'organisme qualifié ;
- l'identification du ou des systèmes et/ou du ou des domaines techniques pour lesquels l'organisme qualifié est agréé. Le cas échéant, pour un organisme accrédité, l'attestation rappelle, en outre, que l'agrément porte sur un périmètre identique à celui de l'accréditation ;
- les noms et prénoms des personnes, dans la limite de quatre, désignées comme dirigeants responsables des évaluations ;
- la date de fin de validité de l'agrément délivré ;
- l'identification et la signature de la personne compétente pour prendre la décision d'agrément.

DECISIONS INDIVIDUELLES

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un directeur d'études aux ex-services du Chef du Gouvernement.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin à compter du 12 juin 2011, aux fonctions de directeur d'études aux ex-services du Chef du Gouvernement, exercées par M. Nour-Eddine Sidi Abed, appelé à exercer une autre fonction.

-----★-----

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur des opérations électorales et des élus au ministère de l'intérieur et des collectivités locales.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de directeur des opérations électorales et des élus au ministère de l'intérieur et des collectivités locales, exercées par M. Mohamed Talbi, appelé à exercer une autre fonction.

-----★-----

Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions de chefs de sûreté de wilayas.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de chefs de sûreté aux wilayas suivantes, exercées par MM :

- Ali Badaoui, à la wilaya de Laghouat,
 - Mokhtar Boudoukara, à la wilaya de Sétif,
 - Mokhtar Derradji, à la wilaya de Constantine,
 - Baddis Nouioua, à la wilaya d'El Bayadh,
 - Naâr Madani, à la wilaya d'Illizi,
 - Idir Hebouche, à la wilaya de Boumerdès,
- appelés à exercer d'autres fonctions.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de chefs de sûreté aux wilayas suivantes, exercées par MM :

- Abdelkader Bensouna, à la wilaya de Tiaret,
- Saïd Khettab, à la wilaya de Jijel,
- Hocine Azizi, à la wilaya de Tipaza,
- Benabdellah Boukhateb, à la wilaya de Aïn Defla,
- Mohamed Ghafir, à la wilaya de Aïn Temouchent.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un sous-directeur au ministère des affaires étrangères.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin ,à compter du 15 juin 2011, aux fonctions de sous-directeur du chiffre à la direction des services techniques au ministère des affaires étrangères, exercées par M. Djillali Mechedal.

-----★-----

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un magistrat.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin ,à compter du 9 juin 2011, aux fonctions de magistrat, exercées par M. Abdelkrim Bouabcha, décédé.

-----★-----

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur général de la prévision et des politiques au ministère des finances.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de directeur général de la prévision et des politiques au ministère des finances, exercées par M. Abdelmalek Zoubeïdi, appelé à exercer une autre fonction.

-----★-----

Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions de sous-directeurs au ministère des finances.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de sous-directeur de l'éducation à la direction générale du budget au ministère des finances, exercées par M. Aïssa Fourar Laïdi, appelé à exercer une autre fonction.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de sous-directeur de la réglementation comptable de l'Etat à la direction générale de la comptabilité au ministère des finances, exercées par M. Mohamed Medjroud, sur sa demande.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'inspecteurs régionaux des domaines et de la conservation foncière.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions d'inspecteurs régionaux des domaines et de la conservation foncière aux wilayas suivantes, exercées par M.M :

- Lazhar Borhani, à Annaba,
- Benaouda Baâtouche, à Ouargla,
- admis à la retraite.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur de la planification et de l'aménagement du territoire à la wilaya de Sétif.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de directeur de la planification et de l'aménagement du territoire à la wilaya de Sétif, exercées par M. Omar Makouche, admis à la retraite.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur des impôts à la wilaya d'Illizi.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de directeur des impôts à la wilaya d'Illizi, exercées par M. Abdelkader Yahia, appelé à exercer une autre fonction.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions d'un chargé d'études et de synthèse au ministère des relations avec le Parlement.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de chargé d'études et de synthèse, chargé du bureau ministériel de la sûreté interne d'établissement, au ministère des relations avec le Parlement, exercées par M. Djilani Silabdi, sur sa demande.

Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions de directeurs du logement et des équipements publics de wilayas.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions du directeur du logement et des équipements publics à la wilaya de Sétif, exercées par M. M'Hamed El Hadj Lamine Rouab, appelé à exercer une autre fonction.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de directrice du logement et des équipements publics à la wilaya de Bordj Bou Arréridj, exercées par Melle Aïcha Boualem, appelée à exercer une autre fonction.

—————★—————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 mettant fin aux fonctions du directeur de l'urbanisme et de la construction à la wilaya de Souk Ahras.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, il est mis fin aux fonctions de directeur de l'urbanisme et de la construction à la wilaya de Souk Ahras, exercées par M. Ali Benaïssa, admis à la retraite.

—————★—————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur général des libertés publiques et des affaires juridiques au ministère de l'intérieur et des collectivités locales.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Mohamed Talbi est nommé directeur général des libertés publiques et des affaires juridiques au ministère de l'intérieur et des collectivités locales.

—————★—————

Décrets présidentiels du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination de chefs de sûreté de wilayas.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, sont nommés chefs de sûreté aux wilayas suivantes, MM :

- Idir Hebouche, à la wilaya de Laghouat,
- Baddis Nouioua, à la wilaya de Tiaret,
- Mokhtar Derradji, à la wilaya d'El Bayadh,
- Ali Badaoui, à la wilaya de Boumerdès,
- Mokhtar Boudoukara, à la wilaya de Aïn Defla,
- Naâr Madani, à la wilaya de Aïn Temouchent.

—————★—————

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, sont nommés chefs de sûreté aux wilayas suivantes, MM :

- Farid Zine Eddine Bencheikh, à la wilaya de Jijel,
- Mostefa Benaïni, à la wilaya de Constantine,
- Mohamed Larbaoui, à la wilaya d'Illizi.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination au ministère des affaires étrangères.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, sont nommés au ministère des affaires étrangères, MM :

- Mokadem Bafdal, chargé d'études et de synthèse,
- Adda Hadj Chaïb, sous-directeur des compétences nationales à l'étranger à la direction générale de la communauté nationale à l'étranger.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du consul général de la République algérienne démocratique et populaire à New-York (Etats-Unis d'Amérique).

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Nour-Eddine Sidi Abed est nommé consul général de la République algérienne démocratique et populaire à New-York (Etats-Unis d'Amérique) à compter du 12 juin 2011.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un chargé d'études et de synthèse au ministère des finances.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Abdelmalek Zoubeïdi est nommé chargé d'études et de synthèse au ministère des finances.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur des secteurs de l'éducation, de la formation et de la recherche scientifique à la direction générale du budget au ministère des finances.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Aïssa Fourar Laïdi est nommé directeur des secteurs de l'éducation, de la formation et de la recherche scientifique à la direction générale du budget au ministère des finances.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination de directeurs des impôts de wilayas.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, son nommés directeurs des impôts aux wilayas suivantes, MM :

- Abdelkader Yahia, à la wilaya de M'Sila,
- Ali Bouhadida, à la wilaya d'Illizi.

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un chargé d'inspection à l'inspection régionale de l'inspection générale des finances à Tlemcen.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Sidi Mohammed Naceur est nommé chargé d'inspection à l'inspection régionale de l'inspection générale des finances à Tlemcen.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un sous-directeur au ministère des travaux publics.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Rabah Ouali est nommé sous-directeur de la réglementation au ministère des travaux publics.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur des travaux publics à la wilaya d'Adrar.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Ali Teggar est nommé directeur des travaux publics à la wilaya d'Adrar.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination d'un chef d'études au ministère des relations avec le Parlement.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Fateh Boumaraf est nommé chef d'études à la division du suivi du contrôle parlementaire au ministère des relations avec le Parlement.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination de la directrice du logement et des équipements publics à la wilaya de Sétif.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, Melle. Aïcha Boualem est nommée directrice du logement et des équipements publics à la wilaya de Sétif.

————★————

Décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011 portant nomination du directeur de l'urbanisme et de la construction à la wilaya de Souk Ahras.

Par décret présidentiel du 7 Dhou El Kaada 1432 correspondant au 5 octobre 2011, M. Belkacem-Karim Goumri est nommé directeur de l'urbanisme et de la construction à la wilaya de Souk Ahras.

ARRETES, DECISIONS ET AVIS

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Arrêté du 7 Chaâbane 1432 correspondant au 9 juillet 2011 portant création des commissions administratives paritaires compétentes à l'égard des fonctionnaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement,

Vu le décret n° 84-10 du 14 janvier 1984 fixant la compétence, la composition, l'organisation et le fonctionnement des commissions paritaires ;

Vu le décret n° 84-11 du 14 janvier 1984 fixant les modalités de désignation des représentants du personnel aux commissions paritaires ;

Vu le décret exécutif n° 08-04 du 11 Moharram 1429 correspondant au 19 janvier 2008 portant statut particulier des fonctionnaires appartenant aux corps communs aux institutions et administrations publiques ;

Vu le décret exécutif n° 08-05 du 11 Moharram 1429 correspondant au 19 janvier 2008 portant statut particulier des ouvriers professionnels, des conducteurs d'automobiles et des appariteurs ;

Vu le décret exécutif n° 08-232 du 19 Rajab 1429 correspondant au 22 juillet 2008 portant statut particulier des fonctionnaires appartenant aux corps spécifiques de l'administration chargée de l'environnement et de l'aménagement du territoire ;

Vu le décret exécutif n° 09-241 du 29 Rajab 1430 correspondant au 22 juillet 2009 portant statut particulier des fonctionnaires appartenant aux corps spécifiques de l'administration chargée de l'habitat et de l'urbanisme ;

Vu le décret exécutif n° 09-391 du 5 Dhou El Hidja 1430 correspondant au 22 novembre 2009 portant statut particulier des fonctionnaires appartenant aux corps spécifiques de l'administration chargée des travaux publics ;

Vu le décret exécutif n° 10-258 du 13 Dhou El Kaada 1431 correspondant au 21 octobre 2010 fixant les attributions du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement ;

Vu le décret exécutif n° 10-259 du 13 Dhou El Kaada 1431 correspondant au 21 octobre 2010 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement ;

Vu l'arrêté du 9 avril 1984 fixant le nombre des membres des commissions paritaires ;

Arrête :

Article 1er. — Le présent arrêté a pour objet la création des commissions administratives paritaires compétentes à l'égard des fonctionnaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Art. 2. — Le nombre des membres des commissions administratives paritaires prévues à l'article 1er ci-dessus est fixé selon le tableau ci-après :

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 1	Administrateurs conseillers Traducteurs-interprètes en chef Documentalistes-archivistes en chef Ingénieurs en chef en informatique Ingénieurs en chef en statistiques Administrateurs principaux Ingénieurs principaux en informatique Ingénieurs principaux en statistiques Traducteurs-interprètes principaux Documentalistes-archivistes principaux Administrateurs Traducteurs-interprètes Ingénieurs d'Etat en informatique Ingénieurs d'Etat en statistiques	4	4	4	4

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 1 (suite)	Documentalistes-archivistes Attachés principaux d'administration Assistants documentalistes-archivistes Comptables administratifs principaux Secrétaires principaux de direction Attachés d'administration Comptables administratifs Agents d'administration principaux Secrétaires de direction Agents d'administration Secrétaires Aides-comptables administratifs Techniciens supérieurs en informatique Techniciens supérieurs en statistiques Agents de saisie Techniciens en informatique Techniciens en statistiques				

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 2	Ingénieurs en chef de l'environnement Inspecteurs divisionnaires en chef de l'environnement Ingénieurs en chef de l'aménagement du territoire Ingénieurs principaux de l'environnement Inspecteurs divisionnaires de l'environnement Ingénieurs principaux de l'aménagement du territoire Ingénieurs d'Etat de l'environnement Inspecteurs principaux de l'environnement Architectes Ingénieurs d'Etat de l'aménagement du territoire Inspecteurs de l'environnement Ingénieurs d'application de l'habitat et de l'urbanisme Ingénieurs d'application des travaux publics Techniciens supérieurs de l'environnement Techniciens de l'environnement Techniciens supérieurs de l'habitat et de l'urbanisme	4	4	4	4

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 3	Ouvriers professionnels hors catégorie	3	3	3	3
	Ouvriers professionnels 1ère catégorie				
	Ouvriers professionnels 2ème catégorie				
	Ouvriers professionnels 3ème catégorie				
	Conducteurs d'automobiles 1ère catégorie				
	Conducteurs d'automobiles 2ème catégorie				
	Appariteurs principaux				
	Appariteurs				

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 7 Chaâbane 1432 correspondant au 9 juillet 2011.

Chérif RAHMANI.



Arrêté du 7 Chaâbane 1432 correspondant au 9 juillet 2011 fixant la composition des commissions administratives paritaires compétentes à l'égard des fonctionnaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Par arrêté du 7 Chaâbane 1432 correspondant au 9 juillet 2011, la composition des commissions administratives paritaires à l'égard des fonctionnaires du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement est fixée selon le tableau ci-après :

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 1	Administrateurs conseillers	Ibersienne Zahia Kouini Lilia Hafis Mohamed Azzouzi Mokhtar	Arous Amel Laghrib Latifa Techachi Ouahid Azzouz Abdenour	Amezrar Salem Nasah Salem Khaznadji Rabea Ouanoufi Nadhira	Nasri Nadir Anad Hocine Lakbal Nadjah Maâtar Badria
	Traducteurs-interprètes en chef				
	Documentalistes-archivistes en chef				
	Ingénieurs en chef en informatique				
	Ingénieurs en chef en statistiques				
	Administrateurs principaux				
	Ingénieurs principaux en informatique				
	Ingénieurs principaux en statistiques				
	Traducteurs-interprètes principaux				
	Documentalistes-archivistes principaux				
	Administrateurs				
	Traducteurs-interprètes				
	Ingénieurs d'Etat en informatique				
	Ingénieurs d'Etat en statistiques				

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 1 (suite)	Documentalistes-archivistes Attachés principaux d'administration Assistants documentalistes-archivistes Comptables administratifs principaux Secrétaires principaux de direction Attachés d'administration Comptables administratifs Agents d'administration principaux Secrétaires de direction Agents d'administration Secrétaires Aides-comptables administratifs Techniciens supérieurs en informatique Techniciens supérieurs en statistiques Agents de saisie Techniciens en informatique Techniciens en statistiques				

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
Commission 2	Ingénieurs en chef de l'environnement Inspecteurs divisionnaires en chef de l'environnement Ingénieurs en chef de l'aménagement du territoire Ingénieurs principaux de l'environnement Inspecteurs divisionnaires de l'environnement Ingénieurs principaux de l'aménagement du territoire Ingénieurs d'Etat de l'environnement Inspecteurs principaux de l'environnement Architectes Ingénieurs d'Etat de l'aménagement du territoire Inspecteurs de l'environnement	Hadjali Nacéra Benhafid Imane Benkhanouf Zahia Ben mesbah Hind	Benkhanouf Latifa Hadimi Hamid Ben Chater Houria Khaber Omar	Boutaba Yasmina Hamizi Lounas Kacimi Nacéra Dahil Kamel	Boukhalfa Souad Elmasi Yamina Dafi Karima Daâs Noura

COMMISSIONS	CORPS OU GRADES	REPRESENTANTS DE L'ADMINISTRATION		REPRESENTANTS DES PERSONNELS	
		Membres titulaires	Membres suppléants	Membres titulaires	Membres suppléants
	Ingénieurs d'application de l'habitat et de l'urbanisme				
	Ingénieurs d'application des travaux publics				
	Techniciens supérieurs de l'environnement				
	Techniciens de l'environnement				
	Techniciens supérieurs de l'habitat et de l'urbanisme				
Commission 3	Ouvriers professionnels hors catégorie	Zemouri Karim	Aït Mesbah Naïma	Adda Nacereddine	Lemlikchi Samir
	Ouvriers professionnels 1ère catégorie	Youyou Elarbi	Lameche Hafida	Chakir Abderrahmane	Bendenni Rabah
	Ouvriers professionnels 2ème catégorie	Djaâfri Abdelhafid	Boukarche Salima	Sadmi M'Hamed	Babou Mahrez
	Ouvriers professionnels 3ème catégorie				
	Conducteurs d'automobiles 1ère catégorie				
	Conducteurs d'automobiles 2ème catégorie				
	Appariteurs principaux				
	Appariteurs				

**MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
ET DU DEVELOPPEMENT RURAL**

Arrêté du 4 Chaâbane 1432 correspondant au 6 juillet 2011 fixant les conditions d'éligibilité et les modalités d'élection ou de désignation des membres des assemblées générales des chambres d'agriculture et de leurs conseils d'administration y compris la désignation de leurs présidents.

Le ministre de l'agriculture et du développement rural,

Vu la loi n° 90-31 du 4 décembre 1990 relative aux associations ;

Vu le décret présidentiel n° 10-149 du 14 Jounada Ethania 1431 correspondant au 28 mai 2010 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 90-12 du 1er janvier 1990, modifié et complété, fixant les attributions du ministre de l'agriculture ;

Vu le décret exécutif n° 96-63 du 7 Ramadhan 1416 correspondant au 27 janvier 1996 définissant les activités agricoles et fixant les conditions et les modalités de reconnaissance de la qualité d'agriculteur ;

Vu le décret exécutif n° 96-459 du 7 Chaâbane 1417 correspondant au 18 décembre 1996 fixant les règles applicables aux coopératives agricoles ;

Vu le décret exécutif n° 10-214 du 7 Chaoual 1431 correspondant au 16 septembre 2010 fixant le statut des chambres d'agriculture, notamment son article 53 ;

Arrête :

CHAPITRE 1er

OBJET ET CONDITIONS D'ELIGIBILITE

Article 1er. — En application des dispositions de l'article 53 du décret exécutif n° 10-214 du 7 Chaoual 1431 correspondant au 16 septembre 2010, susvisé, le présent arrêté a pour objet de fixer les conditions d'éligibilité et les modalités d'élection ou de désignation des membres des assemblées générales des chambres d'agriculture et de leurs conseils d'administration y compris la désignation de leurs présidents.

Art. 2. — Peuvent être éligibles au conseil d'administration de la chambre d'agriculture de wilaya, les membres de l'assemblée générale, candidats remplittant les conditions suivantes :

1 — être de nationalité algérienne ;

2 — être agriculteur au sens de la réglementation en vigueur, adhérent au sein d'une association professionnelle agricole agréée à compétence territoriale de commune, de daïra, de wilaya, régionale ou nationale dont le siège principal est situé sur le territoire de la wilaya, membre d'un groupement d'intérêts communs agricole constitué légalement ou d'une coopérative agricole agréée conformément aux dispositions du décret exécutif n° 96-459 du 7 Chaâbane 1417 correspondant au 18 décembre 1996, susvisé, et implantée dans la circonscription de la chambre d'agriculture ;

3 — avoir une expérience professionnelle en rapport avec les attributions du conseil d'administration ;

4 — ne pas être membre élu d'une autre chambre professionnelle, d'une autre organisation agricole à caractère syndical ou d'une caisse de mutualité agricole ;

5 — ne pas avoir fait l'objet d'un règlement judiciaire ou de faillite et non réhabilité ;

6 — jouir de la totalité de ses droits civiques.

Art. 3. — Le président du conseil d'administration, président de la chambre d'agriculture de wilaya est désigné par le ministre chargé de l'agriculture parmi les membres élus au conseil d'administration et choisis parmi les producteurs agricoles ayant plus d'ancienneté dans le domaine de l'agriculture ou consacrés lauréats de concours agricoles.

CHAPITRE 2

ORGANISATION ET DEROULEMENT DES ELECTIONS

Section 1

Le comité d'organisation et de suivi

Art. 4. — Il est institué dans chaque wilaya un comité d'organisation et de suivi du déroulement des élections aux différentes instances de la chambre d'agriculture de wilaya dénommé ci-après «le comité».

Art. 5. — Présidé par le wali ou son représentant, le comité est composé :

— du directeur des services agricoles, membre ;

— du secrétaire général de la chambre d'agriculture de wilaya, membre ;

— d'un représentant de chaque catégorie d'associations professionnelles agricoles représentant une spécialité ou un métier de l'agriculture, membre ;

— d'un représentant de la chambre d'agriculture de wilaya désigné par le conseil d'administration, membre.

Les représentants, suscités des associations professionnelles et de la chambre d'agriculture de wilaya, membres du comité, ne sont pas éligibles.

Le secrétariat du comité est assuré par le secrétaire général de la chambre d'agriculture de wilaya.

Art. 6. — Le comité est chargé :

— d'établir et de valider la liste de tous les membres constituant le corps électoral de l'assemblée générale de la chambre d'agriculture de wilaya ;

— de recevoir et de valider, pour les membres disposant du droit de vote, au titre de l'assemblée générale de la chambre d'agriculture de wilaya, par catégorie d'associations professionnelles de producteurs agricoles représentant une spécialité ou un métier agricole, la liste des membres des associations professionnelles dans les proportions prévues ;

— de fixer, pour chaque catégorie d'associations professionnelles constituant une spécialité ou un métier agricole, la période des élections de cinq (5) représentants par catégorie d'associations professionnelles de producteurs agricoles devant siéger à l'assemblée générale avec une voie délibérante ;

— d'organiser, de superviser et de valider les résultats des élections des membres issus des catégories d'associations professionnelles des producteurs agricoles représentant des spécialités ou des métiers de l'agriculture ;

— de fixer la date des élections des représentants des prestataires de services par filière d'activité ;

— de convoquer, à la date fixée, les présidents de toutes les coopératives agricoles agréées et les gérants de groupements d'intérêts communs agricoles ou leurs représentants dûment mandatés,

— d'organiser, de superviser et de valider les résultats des élections des représentants des prestataires de services ;

— d'établir, de valider et de consolider la liste des membres élus à l'assemblée générale parmi les catégories d'associations professionnelles et les prestataires de services dans les proportions prévues ;

— de recueillir les candidatures et les fiches de renseignements y afférentes des membres élus parmi les catégories d'associations professionnelles représentant des spécialités ou des métiers de l'agriculture et des membres élus parmi les prestataires de services, pour l'élection au conseil d'administration ;

— d'organiser et de superviser le déroulement de l'élection au conseil d'administration des membres issus des catégories d'associations professionnelles représentant une spécialité ou un métier agricole et des membres issus des prestataires de services ;

— de valider et de proclamer les résultats de l'élection du conseil d'administration.

Section 2

Déroulement des opérations de vote

Art. 7. — Le président de la chambre d'agriculture de wilaya, de concert avec le président du comité, convoque par tous moyens les électeurs aux différentes instances de la chambre d'agriculture de wilaya selon le calendrier établi par le comité et aux lieux du déroulement du scrutin désignés par ce dernier.

Art. 8. — Le vote se déroule à bulletin secret et au suffrage direct en un seul tour.

En cas de partage égal des voix, le candidat ayant plus d'expérience dans le domaine de l'agriculture ou consacré lauréat de concours agricoles comme meilleur agriculteur « producteur ou éleveur », est retenu.

Art. 9. — Le président du comité transmet au ministre de l'agriculture et du développement rural la liste des membres élus au conseil d'administration de la chambre d'agriculture, accompagnée d'une fiche de renseignements détaillés que chaque membre renseignera sur sa scolarité, titres et diplômes obtenus et sur son expérience professionnelle, pour la désignation, parmi ces membres, par le ministre de l'agriculture et du développement rural, du président du conseil d'administration qui est également président de la chambre d'agriculture.

CHAPITRE 3

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 10. — Les présidents sortants des chambres d'agriculture de wilayas continuent à assurer leurs fonctions jusqu'à la désignation des nouveaux présidents des chambres d'agriculture conformément aux dispositions du décret exécutif n° 10-214 du 7 Chaoual 1431 correspondant au 16 septembre 2010, susvisé, notamment son article 24.

Art. 11. — Le président sortant de la chambre nationale de l'agriculture continue à assurer ses fonctions jusqu'à la prochaine convocation de son assemblée générale extraordinaire élective qui procèdera à l'élection du conseil d'administration et la désignation, par le ministre de l'agriculture et du développement rural, du nouveau président de la chambre nationale de l'agriculture conformément aux dispositions de l'article 25 du décret exécutif n° 10-214 du 7 Chaoual 1431 correspondant au 16 septembre 2010, susvisé.

Art. 12. — Au sein du conseil d'administration de la chambre nationale de l'agriculture, le ministre chargé de l'agriculture est représenté par :

- le directeur en charge de l'organisation de la profession agricole ;
- le directeur en charge des productions agricoles.

Au sein du même conseil, les représentants des ministres chargés des finances, du commerce, des ressources en eau, de l'industrie et de la petite et moyenne entreprise et de l'office national d'irrigation et de drainage sont désignés par arrêté du ministre de l'agriculture et du développement rural sur proposition des autorités dont ils relèvent.

Art. 13. — Au sein du conseil d'administration des chambres d'agriculture de wilaya, le ministre chargé de l'agriculture est représenté par :

- le directeur des services agricoles,
- le conservateur des forêts.

Au sein du même conseil, les représentants locaux des secteurs des finances, du commerce, des ressources en eau et de l'industrie et de la petite et moyenne entreprise sont désignés par le wali.

Art. 14. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 4 Chaâbane 1432 correspondant au 6 juillet 2011.

Rachid BENAISSE.

MINISTERE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE LA SECURITE SOCIALE

Arrêté du 2 Jounada Ethania 1432 correspondant au 5 mai 2011 portant agrément d'agents de contrôle de la caisse nationale des congés payés et du chômage-intempéries des secteurs du bâtiment, des travaux publics et de l'hydraulique.

Par arrêté du 2 Jounada Ethania 1432 correspondant au 5 mai 2011, sont agréés les agents de contrôle de la caisse nationale des congés payés et du chômage - tempéries des secteurs du bâtiment, des travaux publics et de l'hydraulique cités dans le tableau ci-dessous :

NOMS ET PRENOMS	AGENCES REGIONALES
Assaf Issam Saïd Abderrahmani	Agence régionale d'Alger
Rabie Kherraifi	Agence régionale de Batna
Kamel Lakoues	Agence régionale d'Oran
Hichem Larbaoui	Agence régionale d'Oran
Réda Benazi	Agence régionale de Sétif
Saïdi Faouzi Merzoug	Agence régionale de Tlemcen
Djamel Laghouati	Agence régionale de Tlemcen
Makhlouf Yousri	Agence régionale de Boumerdès
Mohamed Rayane	Agence régionale de Laghouat
Abdeslem Hafyen	Agence régionale de Béchar

Les agents de contrôle cités ci-dessus ne peuvent accomplir leurs missions qu'après avoir prêté le serment prévu à l'article 12 du décret exécutif n° 05-130 du 15 Rabie El Aouel 1426 correspondant au 24 avril 2005 fixant les conditions d'exercice et les modalités d'agrément des agents de contrôle de la sécurité sociale.