



# Contrat d'objectifs 2013-2015

État / Établissement public de sécurité ferroviaire





L'Établissement public de sécurité ferroviaire exerce, pour le compte du ministère chargé des transports et dans le cadre de la réglementation, les fonctions dévolues à l'autorité nationale de sécurité ferroviaire au sens de la directive 2004/49/CE.

# **Contrat d'objectifs**

2013-2015

**État / Établissement public de sécurité ferroviaire**

# SOMMAIRE

<b>P. 4</b>	<b>INTRODUCTION</b>
<b>P. 6</b>	<b>ORIENTATIONS STRATÉGIQUES</b>
<b>P. 8</b>	<b>OBJECTIFS PAR ACTIVITÉ</b>
<b>P. 9</b>	<b>1. DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS</b>
<b>P. 9</b>	1.1 Instruire les demandes dans le respect du droit et des délais
<b>P. 10</b>	1.2 Conseiller le gestionnaire d'infrastructure du RFN pour le processus de renouvellement de son agrément dans le contexte des évolutions structurelles
<b>P. 10</b>	1.3 Assurer la montée en puissance du système des licences pour l'ensemble des conducteurs
<b>P. 10</b>	1.4 Tenir le Registre national d'immatriculations des véhicules et en garantir la fiabilité
<b>P. 12</b>	<b>2. SUIVI DU NIVEAU DE SÉCURITÉ</b>
<b>P. 12</b>	2.1 Analyser les événements de sécurité
<b>P. 12</b>	2.2 Organiser le retour d'expérience à travers un partage d'informations entre les acteurs du secteur
<b>P. 13</b>	2.3 Impliquer les échelons locaux des acteurs du système ferroviaire
<b>P. 14</b>	<b>3. CONTRÔLE DES ACTEURS</b>
<b>P. 14</b>	3.1 Garantir le maintien du haut niveau de sécurité
<b>P. 14</b>	3.2 S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité
<b>P. 15</b>	3.3 Mettre en œuvre un programme systématique de contrôle des entreprises autorisées
<b>P. 16</b>	<b>4. PRÉPARATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE</b>
<b>P. 16</b>	4.1 Préparer et défendre les positions françaises au niveau communautaire
<b>P. 16</b>	4.2 Faire valoir ces positions dans les réunions du réseau des ANS
<b>P. 17</b>	4.3 Assurer la réorganisation réglementaire
<b>P. 17</b>	4.4 Réaliser une analyse annuelle des textes réglementaires français et en proposer les évolutions
<b>P. 18</b>	4.5 Développer la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules entre États européens
<b>P. 19</b>	<b>5. DIFFUSION, EXPLICATION DES BONNES PRATIQUES</b>
<b>P. 19</b>	5.1 Animer et piloter la structure de suivi de la mise en œuvre de l'arrêté « sécurité » avec le secteur
<b>P. 20</b>	5.2 Structurer et mettre à disposition la documentation de sécurité via le site Internet de l'EPSF
<b>P. 21</b>	5.3 Organiser la diffusion des évolutions de la réglementation européenne auprès des acteurs du secteur

<b>P. 22</b>	<b>6. SOUTIEN ET PILOTAGE</b>
<b>P. 22</b>	6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement
<b>P. 22</b>	6.2 Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire
<b>P. 23</b>	6.3 Développer la fonction financière et comptable
<b>P. 23</b>	6.4 Recruter et former des compétences critiques et renforcer la culture managériale
<b>P. 24</b>	6.5 Accroître la notoriété de l'établissement, promouvoir son image auprès du secteur et engager des actions d'information auprès du grand public
<b>P. 24</b>	6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
<b>P. 26</b>	<b>SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT</b>
<b>P. 28</b>	<b>ANNEXES</b>
<b>P. 29</b>	Annexe I : grille de présentation des activités, domaines et commanditaires de l'établissement au 31 décembre 2011
<b>P. 30</b>	Annexe II : table de concordance avec les engagements du Grenelle de l'environnement et le contrat
<b>P. 31</b>	Annexe III : quelques chiffres et données sur le périmètre d'actions de l'EPSF
<b>P. 34</b>	Annexe IV : liste des valeurs nationales de références et des objectifs de sécurité communs
<b>P. 35</b>	Annexe V : liste des documents anciennement annexés à l'arrêté « réglementation » du 23 juin 2003 modifié
<b>P. 36</b>	Annexe VI : sigles et acronymes utilisés dans ce document



# INTRODUCTION

## Un établissement pour une mission nouvelle

L'EPSF a été créé en 2006 en application de la directive 2004/49/CE relative à la sécurité des chemins de fer communautaires. Il est « l'autorité nationale de sécurité (ANS) des transports ferroviaires ». Créée *ex nihilo*, cette fonction d'ANS, indépendante des opérateurs ferroviaires, s'inscrit dans l'héritage des services de contrôles des compagnies de chemin de fer dont l'État disposait jusqu'au milieu du xx<sup>e</sup> siècle. Elle est, pour le secteur ferroviaire, toute nouvelle en France et plus généralement en Europe.

Au sein d'une société où la mobilité durable en général, le chemin de fer en particulier, répond à une attente croissante et où les exigences sociales en termes de sécurité tendent vers l'impossible « zéro défaut », l'EPSF se trouve ainsi chargé d'une mission clé.

L'EPSF délivre des autorisations et s'assure, au moyen d'audits et de contrôles, que les exigences réglementaires en matière de sécurité des circulations sont respectées, et ce en garantissant à tous les opérateurs une égalité de traitement. Il participe à la préparation de la réglementation technique et de sécurité ferroviaire nationale et contribue aux travaux communautaires pour le compte du ministère chargé des transports. Il garantit ainsi l'homogénéité des conditions techniques et de sécurité de l'exploitation et contribue à l'interopérabilité des réseaux européens.

Les évolutions rapides tant réglementaires qu'économiques qui impactent le secteur ferroviaire européen ont des répercussions directes sur les activités de l'EPSF. L'ouverture du marché ferroviaire est aujourd'hui une réalité avec la multiplication des entreprises ferroviaires : les nouveaux entrants ont acquis en six ans une part de marché de l'ordre de 25 %. L'ouverture du marché de transport international de voyageurs, plus récente, a déjà vu, en 2012, l'apparition de deux entreprises ferroviaires.

Derrière cette face la plus apparente, il faut souligner la modification du paysage de l'infrastructure qu'il s'agisse de l'affirmation de la Direction des circulations ferroviaires (DCF) comme entité indépendante ou de l'intervention sur le réseau de nouveaux acteurs : concessionnaires ou partenaires privés notamment.

L'EPSF se trouve ainsi placé au point nodal d'attentes majeures de la société et d'une évolution du secteur ferroviaire parfois délicate, voire complexe, en tout cas nouvelle et structurante pour un secteur dont le paysage et l'organisation étaient globalement stables depuis la Libération.

## L'état des lieux

En 2011, l'EPSF a confié à un cabinet extérieur une mission d'audit organisationnel. Celle-ci a permis de disposer d'un diagnostic récent de ses forces et faiblesses qui peut être résumé ci-après.

- Ses forces : la mission de l'EPSF est jugée fondamentale dans le contexte de l'ouverture des marchés des transports. Celle-ci entraîne un bouleversement réglementaire. L'établissement répond à cette mission avec rigueur tout en étant constructif et pédagogue. L'EPSF est reconnu pour l'expertise de ses salariés, pour le respect de ses engagements en termes de délais et de qualité des livrables.

L'EPSF dispose, de par la loi, d'une ressource affectée. Cette autonomie financière est jugée comme étant un atout majeur pour mener à bien ses missions. L'EPSF fait preuve d'une réactivité importante pour traiter les sujets et les dossiers émergents. Ses salariés sont prêts à s'investir pour accomplir leurs missions et l'expérience accumulée en cinq ans est réelle.

- Ses faiblesses : établissement jeune, dont la mission comporte une composante technique spécialisée, l'EPSF doit disposer de salariés, en termes d'effectifs comme de compétences, à même de remplir ses missions. Une difficulté structurelle est de bien utiliser des ressources rares et de garder le niveau de compétences requis au regard de l'augmentation des activités.

Le positionnement géographique unique de l'établissement est jugé peu propice à une action qui se déploie sur l'ensemble du territoire national. Le fonctionnement interne est vu comme manquant de maturité en termes de pilotage financier, de management des équipes et du partage de l'information nécessaire pour approfondir la culture commune.

## Les attentes déjà formulées des pouvoirs publics

Ce contrat d'objectifs est le premier concernant l'EPSF. Pour autant, les pouvoirs publics et l'autorité de tutelle ont, à plusieurs reprises, formulé leurs attentes vis-à-vis de l'EPSF et de ses missions.

Celles-ci peuvent être synthétisées sur les quatre orientations ci-après :

- l'EPSF doit assurer sa mission de base : veiller au maintien du niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire français ;
- il doit s'adapter à l'évolution quantitative et qualitative du secteur et développer son rôle en matière de préparation et d'explication de la réglementation ;
- il doit intensifier son activité en matière de suivi et de contrôles des opérateurs ;
- il doit s'attacher à la prise en compte de l'impact économique de ses décisions sur les opérateurs et privilégier les mesures efficaces.



# ORIENTATIONS STRATÉGIQUES



Dans le cadre général d'évolution du secteur ferroviaire et au regard de l'expérience pratique accumulée en six années d'existence, quatre objectifs stratégiques de premier niveau ont été identifiés par l'établissement et sa tutelle :

### **1. Renforcer son autorité comme garant de la maîtrise de la sécurité par l'ensemble des acteurs ferroviaires**

Au-delà de l'affirmation juridique de ce rôle nouveau « d'autorité nationale de sécurité » prévu par la réglementation communautaire et des pouvoirs que lui confient la loi et la réglementation ferroviaire, l'EPSF doit affirmer son autorité dans le contrôle de la maîtrise de la sécurité d'acteurs plus nombreux, nouveaux ou en évolution permanente sur la base de sa culture et de ses moyens propres.

### **2. Diffuser activement une culture commune de la sécurité auprès des acteurs de niveau national et européen**

L'intervention de l'EPSF ne peut se limiter à un strict rôle de contrôleur de la sécurité et de gardien des règles. Il est nécessaire d'assurer un fonctionnement harmonieux du système ferroviaire entre les différents acteurs, au premier rang desquels se situent les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Pour cela, la mise en place d'un langage commun qui s'appuie sur la responsabilisation des acteurs et leur capacité à dialoguer et assurer leurs relations de manière fluide est une piste à privilégier.

### **3. Maîtriser et piloter la performance opérationnelle de l'établissement dans un contexte d'activité croissante notamment en utilisant efficacement l'expertise**

Autorité nationale de sécurité ferroviaire et donc chargé de contrôler des exploitants et des constructeurs sur des métiers techniques, l'EPSF doit disposer des compétences techniques et juridiques nécessaires à l'exercice de ses missions. Établissement public financé par des taxes affectées et des redevances perçues auprès des utilisateurs, il doit justifier de sa performance économique. Confronté à un développement du nombre d'acteurs qu'il est amené à surveiller, il doit prévoir sa professionnalisation et son efficience dans l'utilisation de ses ressources au premier rang duquel se situe l'expertise.

### **4. Attirer, développer et maintenir un capital humain en valorisant les compétences existantes**

Force principale de l'établissement, les hommes et les femmes de l'EPSF doivent pouvoir y trouver, selon leurs capacités et les opportunités, la possibilité d'exercer des tâches valorisantes au service de l'intérêt public, au carrefour des métiers du transport ferroviaire et du contrôle réglementaire. L'établissement doit, pour une politique active de gestion des compétences et des emplois, s'attacher à maintenir un capital humain. Le fonctionnement de droit privé, en permettant à l'établissement de s'affranchir des rigidités d'un statut, doit faciliter ce maintien du capital humain.



# OBJECTIFS PAR ACTIVITÉ

# 1. DÉLIVRANCE DES AUTORISATIONS

L'EPSF délivre les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires sur le réseau dont il a la charge, qu'il s'agisse d'éléments d'infrastructures, de matériels roulants ou de nouvelles activités. Le principe commun à ces autorisations est que le demandeur produit des dossiers exposant la façon dont il s'engage à respecter la réglementation de sécurité et à assurer la couverture des risques de sécurité particuliers associés aux activités et/ou aux matériels et installations objets de la demande.

## 1.1 Instruire les demandes dans le respect du droit et des délais

Afin de pouvoir être utilisé sur le réseau ferré national, chaque véhicule (wagon, voiture, locomotive, automotrice, locotracteur, automotrice, tram-train, etc.) doit être autorisé. La plupart de ces autorisations sont délivrées au vu d'une déclaration de conformité à un type de véhicule déjà autorisé. L'autorisation d'un nouveau type de véhicule en précise les caractéristiques techniques, les conditions d'utilisation et le domaine d'emploi. Ce type est répertorié dans le Registre européen des types de véhicules (European Register of Authorised Types of Vehicle, ERATV). En moyenne, chaque année, l'EPSF délivre une vingtaine d'autorisations de type.

De même, la mise en œuvre d'une infrastructure nouvelle ou d'une modification substantielle d'une infrastructure existante (voie, signalisation, systèmes de contrôle/commande, etc.) nécessite une autorisation de l'EPSF délivrée en deux étapes : approbation d'un dossier préliminaire de sécurité confiant l'autorisation de construire puis autorisation de mise en exploitation commerciale. Une vingtaine d'autorisations d'infrastructure sont délivrées chaque année.

En matière d'exploitation, l'EPSF délivre les certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires. Celles-ci justifient de leur capacité à exploiter des services de transport (fret, voyageurs, etc.) et à maîtriser la sécurité de leurs activités. En septembre 2012, 25 entreprises ferroviaires étaient titulaires d'un certificat de sécurité.

L'EPSF délivre les agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure, au premier chef RFF et la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué mais aussi aux concessionnaires et titulaires d'un partenariat public/privé.

L'EPSF agréé également les centres de formation à certaines fonctions de sécurité, les centres d'examen des conducteurs et les organismes qualifiés chargés d'établir les rapports sur la sécurité que les demandeurs d'autorisations doivent présenter à l'appui de leurs demandes.

Enfin, l'EPSF délivre des autorisations ayant le même objectif que les certificats et agréments de sécurité à certains contractants de RFF ou de la SNCF (délégués, partenaires privés) aux autorités portuaires gérant des voies ferrées.

Les délais réglementaires, précisés dans le décret 2006-1279 modifié, varient de deux semaines à quatre mois en fonction de la nature de l'autorisation à délivrer. L'EPSF peut émettre des réserves lors de la délivrance de l'autorisation et impose, dans ce cas, un délai de réponse précis au demandeur pour la levée de ces réserves. Les demandeurs insatisfaits peuvent exercer un droit de recours auprès de l'ARAF (Autorité de régulation des activités ferroviaires) ou du tribunal administratif. Depuis la création de l'EPSF, aucun contentieux n'a été initié.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Instruire les demandes dans le respect du droit et des délais	Pourcentage de dossiers instruits dans les délais prescrits	100 %
	Nombre de contentieux sur nombre de dossiers refusés (non satisfaits)	< 5 %
	Enquête qualitative annuelle auprès des demandeurs	1/an

## 1.2 Conseiller le gestionnaire d'infrastructure du RFN pour le processus de renouvellement de son agrément dans le contexte des évolutions structurelles

L'année 2013 verra l'instruction pour le renouvellement de l'agrément de RFF et de la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF GID), dans un contexte de réunification des fonctions « cœur de métier » de gestion d'infrastructure, telles que l'attribution des sillons, l'exploitation, le développement et la maintenance du réseau dont la maîtrise est une composante de la sécurité. L'EPSF accompagnera la démarche de mise à jour du système de gestion de la sécurité (SGS) qui devra être validé dans le cadre de la délivrance du nouvel agrément. Ce SGS prendra en compte cette évolution organisationnelle, tout en démontrant la maîtrise de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure : allocation des sillons, maintenance du réseau, gestion des circulations et gestion des interactions avec les autres acteurs, en particulier les entreprises ferroviaires.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Conseiller le gestionnaire d'infrastructure du RFN pour le processus de renouvellement de son agrément dans le contexte des évolutions structurelles	Obtention d'une demande d'agrément correspondant à l'organisation institutionnelle rénovée	Six mois au plus tard après l'entrée en vigueur de la nouvelle organisation

## 1.3 Assurer la montée en puissance du système des licences pour l'ensemble des conducteurs

Suite à la publication du décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 et à l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train, l'EPSF a élaboré les procédures nécessaires à leur application afin d'être en mesure de délivrer les premières licences en juin 2011. C'est ainsi qu'un contrat de prestation a été signé avec l'Imprimerie nationale qui procède à une vérification des dossiers des demandeurs, réalise les cartes et alimente le Registre national des licences.

Fin septembre 2012, l'EPSF avait délivré 360 licences. Le nombre de demandes devrait augmenter substantiellement, tous les nouveaux conducteurs agissant sur le réseau ferré national et transfrontaliers devant disposer d'une licence à partir du 1<sup>er</sup> juin 2013. C'est également en 2013 que les nouveaux conducteurs seront soumis à un examen relatif à leurs connaissances professionnelles générales. À cet effet l'EPSF a mis en place un QCM qui sera fourni aux établissements en charge

de l'examen qui seront agréés en début d'année. Enfin, suite aux travaux en cours menés par l'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency, ERA), le registre devrait être interopérable d'ici 2014. Le nombre de licences à délivrer est estimé à 16 000 d'ici 2018.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Assurer la montée en puissance du système des licences pour l'ensemble des conducteurs	Pourcentage de licences délivrées dans les délais	100 %

## 1.4 Tenir le Registre national des immatriculations des véhicules et en garantir la fiabilité

L'EPSF tient à jour le Registre national d'immatriculations des véhicules dont le détenteur est implanté sur le territoire français. Ce registre est une composante du Registre virtuel européen des véhicules (European Centralised Virtual Vehicle Register, ECVVR). En septembre 2012, le registre de l'EPSF comprenait 122 179 véhicules autorisés à circuler en France (78 % de wagons, 17 % d'engins moteurs et automotrices, 5 % de voitures), 28 984 véhicules en cours de création et 25 889 véhicules radiés dont les données doivent être conservées pendant cent ans.

Le délai réglementaire de traitement des demandes est de 15 jours. Ces demandes portent, soit sur l'immatriculation de nouveaux véhicules, soit sur la modification d'une ou plusieurs données enregistrées sur un certificat d'immatriculation. Un tableau de bord dédié est édité mensuellement par l'EPSF.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Tenir le Registre national d'immatriculations des véhicules et en garantir la fiabilité	Pourcentage des demandes d'immatriculation ou de modification traitées en moins de 10 jours	80 %

TYPES D'AUTORISATIONS DÉLIVRÉES	2010	2011
Autorisations de mise en exploitation commerciale	27	42
Certificats de sécurité (incluant les demandes de modifications)	19 (10)	19 (12)
Agréments de centres de formation (incluant les renouvellements)	23 (14)	6 (1)
Agréments d'organismes qualifiés agréés	0	1
Autorisations de circulations exceptionnelles	92	103
Agréments de gestionnaires d'infrastructures	1 (TP FERRO)	0
Mouvements (immatriculations, radiations, etc.) réalisés dans le Registre national d'immatriculation des véhicules	112 398	204 938
Licences conducteurs	NA	158



## 2. SUIVI DU NIVEAU DE SÉCURITÉ

Le recueil et l'exploitation des informations relatives aux incidents de sécurité représentent une activité de grande importance au sein de l'EPSF car ils permettent d'apprécier le niveau de sécurité du système ferroviaire et de détecter d'éventuels points de fragilité. L'EPSF assure ainsi un suivi des événements et incidents d'exploitation ferroviaire susceptibles d'impliquer la sécurité dans un double objectif d'analyse et d'établissement de données statistiques. À ce titre, il est chargé de publier un Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires. Par ailleurs, la démarche d'animation du retour d'expérience système « Partager pour progresser » permet un partage de l'information entre tous les exploitants. En 2012, cette mission a été déclinée à l'échelon local, impliquant les acteurs du terrain afin de définir ensemble des actions faisant suite à des incidents le nécessitant.

### 2.1 Analyser les événements de sécurité

L'EPSF saisit, classe et analyse les événements dont il a connaissance à travers les sources d'information du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires. En volume, pour 2011, cela représente environ 10 000 événements enregistrés dont 200 par mois sont classés « événements sécurité » qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables. Parmi ces derniers événements, certains peuvent faire l'objet d'une enquête du BEA TT (le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre).

Les indicateurs de sécurité sont collectés trimestriellement auprès des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure et permettent à la fois le suivi du niveau de sécurité de chaque exploitant ainsi que l'élaboration des indicateurs de sécurité communs (ISC) européens transmis à l'ERA fin septembre en même temps que le rapport annuel de sécurité.

L'exploitation de la base de données d'incidents ainsi constituée permet l'orientation des contrôles en termes de thèmes conjoncturels et/ou de périmètre géographique. Des alertes sont également lancées à destination de tout ou partie des exploitants du système ferroviaire – entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, mais aussi détenteurs et entités en charge de la maintenance – sous la forme de courrier et/ou de mail. Au niveau européen, l'EPSF informe les autorités de sécurité des autres États membres de l'Union européenne de la survenue d'incidents/accidents méritant une information à l'échelle européenne.

L'EPSF élabore et publie le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires à partir des éléments fournis par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure ainsi que des éléments propres à son activité. Ce rapport reprend l'évolution de la sécurité ferroviaire à travers des modifications importantes de la réglementation et de la législation, mais aussi par l'analyse du niveau de sécurité global du système ferroviaire.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Analyser les événements de sécurité	Publication du Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires	30 septembre de chaque année
	Envoi des statistiques à l'ERA	1/an
	Édition d'un tableau de bord reprenant un ensemble d'indicateurs choisis parmi les ISC européens	4/an

### 2.2 Organiser le retour d'expérience à travers un partage d'informations entre les acteurs du secteur

Des réunions de retour d'expérience (REX) sont organisées trimestriellement par l'EPSF et réunissent l'ensemble des représentants des entreprises ferroviaires autorisées, des gestionnaires d'infrastructure et du gestionnaire d'infrastructure délégué, ainsi que des représentants du ministère en charge des transports et du BEA TT.

Elles permettent de dresser un bilan trimestriel des incidents en accentuant la présentation sur les événements les plus marquants et d'informer l'ensemble des entités sur les thèmes repérés comme fragiles à la suite des contrôles réalisés. Le but principal de ces réunions est de favoriser les échanges entre des acteurs qui n'ont pas vocation à se rencontrer fréquemment dans un lieu neutre.

Ces échanges concernent principalement :

- le partage de bonnes pratiques identifiées ;
- le partage du retour d'expérience faisant suite à un incident ou accident (franchissement de signaux fermés, etc.) ;
- le questionnement sur des problématiques communes (évolution de la réglementation, problématique des installations simples, conclusions des audits sur des sujets « système », etc.).

Un bulletin d'information mensuel sur les incidents de sécurité les plus significatifs est transmis aux mêmes entités que celles invitées aux réunions REX. En moyenne, 12 événements sont retenus. Pour chacun d'entre eux, un commentaire précise les raisons de sa sélection à partir d'un résumé des faits établis, permettant ainsi une appropriation par chaque acteur en fonction de sa propre activité.

Comme pour les réunions trimestrielles REX, quatre réunions spécifiques au RFN réunissent RFF, la Direction de l'infrastructure de la SNCF, la DCF, le ministère en charge des transports et le BEA TT. Ces réunions permettent d'effectuer le suivi des ISC ainsi que des indicateurs de sécurité particuliers (ISP). Des échanges sur des incidents particuliers ou sur des thèmes propres à l'activité de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ont lieu dans l'objectif de vérifier la qualité du retour d'expérience effectué sur ces activités spécifiques.

L'EPSF demande des rapports sur les incidents et accidents dont il souhaite connaître le traitement. Le retour d'expérience de chacun de ces événements fait l'objet d'une analyse afin de s'assurer du bon traitement de l'événement par l'exploitant ferroviaire ainsi que de la pertinence des actions prises afin d'en éviter le retour.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Organiser le retour d'expérience à travers un partage d'informations entre les acteurs du secteur	Nombre de réunions REX avec les acteurs nationaux du système ferroviaire	4/an
	Nombre de bulletins mensuels diffusés	12/an
	Indice de satisfaction des participants des réunions REX évalué sur la base d'un questionnaire annuel à cinq niveaux de satisfaction	80 % de satisfait ou très satisfait + engagement de trois actions d'amélioration

## 2.3 Impliquer les échelons locaux des acteurs du système ferroviaire

Pour intéressant et enrichissant qu'il soit, le retour d'expérience national animé par l'EPSF demeure à un niveau assez général, s'intéressant surtout à l'évolution des grandes tendances des indicateurs ou suscitant des échanges sur des sujets qui restent à la maille de la façon dont ils sont traités dans un système de gestion de la sécurité ou des règlements de haut niveau.

Le nombre de cas concrets traités en réunion trimestrielle ne dépasse pas trois et ceux traités dans le bulletin d'information mensuel une douzaine, chiffres à rapporter aux quelques 200 incidents classés « sécurité » enregistrés mensuellement par l'EPSF. Ces incidents nécessitant une analyse système sont bien entendu plus nombreux.

Aujourd'hui, aucune entité n'est en charge d'une analyse complète des causes, notamment celles liées au fonctionnement des interfaces entre les différents acteurs. Dans certains cas, un « rapport approfondi » est établi par la DCF, mais essentiellement sur les aspects concernant la gestion des circulations ou la maintenance de l'infrastructure, la contribution des entreprises ferroviaires étant laissée à leur libre initiative.

L'EPSF animera une démarche de REX local. Cette démarche a pour objectif de faire analyser par les acteurs locaux directement concernés les incidents significatifs pour en tirer les enseignements utiles en commun. Chaque entité mettra ensuite en œuvre les actions nécessaires en vue d'éviter le retour de ces incidents.

Les incidents devront impliquer au moins deux exploitants et présenter une criticité significative. L'EPSF est le commanditaire de la démarche et la pilote. Il en confie, en accord avec RFF, la mise en œuvre à la DCF en raison de son implantation locale, de l'expérience acquise et des garanties d'indépendance qu'elle apporte.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Impliquer les échelons locaux des acteurs du système ferroviaire	Nombre de REX locaux sur des incidents nécessitant une analyse système	10/an

## 3. CONTRÔLE DES ACTEURS

L'EPSF veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires.

Le contrôle des opérateurs et des différents intervenants de la production des services de transport ferroviaire est une des missions clé de l'EPSF. Destinés à vérifier que les opérateurs (responsables chacun pour leur part de la sécurité de leurs actions) respectent les règles de sécurité, les contrôles permettent de constater de manière concrète et immédiate les éventuels écarts par rapport aux autorisations délivrées. Ils sont menés par des inspecteurs spécialement habilités à cet effet.

### 3.1 Garantir le maintien du haut niveau de sécurité

Le niveau de sécurité d'un État membre s'apprécie, entre autres, par l'atteinte des objectifs de sécurité communs (OSC) définis par la décision 2009/460 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune (MSC), conformément à l'article 6 de la directive 2004/49/CE.

Ces objectifs concernent le nombre de tués et de blessés graves suivant les catégories de personnes : voyageurs, personnel, utilisateurs de passages à niveau ou personnes non autorisées. Afin de présenter des ratios comparables, entre pays comme entre années, le nombre d'évènements est rapporté au nombre de train.km ou au nombre de voyageurs.km.

En pratique, les objectifs fixés à chaque État tiennent compte de leur situation propre et sont donc différents. Depuis la mise en place en 2009 de ces indicateurs, les objectifs fixés à la France, qui la placent parmi les meilleurs niveaux de sécurité attendus sur le territoire de l'Union européenne, ont toujours été respectés.

Cet objectif de haut niveau est un des objectifs fondamentaux de l'EPSF.

La France a toujours été classée en performances acceptables. Cet objectif doit être maintenu.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Garantir le maintien du haut niveau de sécurité	Nombre d'objectifs de sécurité communs respectés	7 OSC sur 7 existants

### 3.2 S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité

En septembre 2012, vingt-cinq entreprises ferroviaires possédaient un certificat de sécurité, trois gestionnaires d'infrastructure possédaient un agrément de sécurité et 39 centres de formation étaient agréés par l'EPSF. Sur la période 2013-2015, une augmentation du nombre d'acteurs à contrôler est à prévoir avec l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires de transport international de voyageurs ainsi qu'avec l'ouverture à la concurrence des marchés de transport de voyageurs sur les trains d'équilibre du territoire et sur les trains express régionaux.

Des audits systématiques sont réalisés auprès des détenteurs de certificats de sécurité ou d'agréments de sécurité, notamment dans les premiers mois d'exploitation de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure. Il en est de même pour les centres de formation et les organismes qualifiés agréés par l'EPSF.

Pour les entreprises ferroviaires, ces audits reprennent, chaque année, l'un des thèmes développés dans la demande de dossier du certificat de sécurité et concernent, par exemple, la gestion documentaire, la réalisation de la sous-traitance ou le domaine du contrôle et du retour d'expérience. Ainsi, à la fin d'un cycle, l'ensemble du système de gestion de la sécurité de l'entreprise aura été audité.

Des audits conjoncturels sont déclenchés en fonction du retour d'expérience sur l'incidentologie ou lorsque les acteurs connaissent des évolutions significatives ou doivent appliquer et mettre en pratique une nouvelle réglementation (la nouvelle réglementation sur l'organisation des travaux ou la surveillance des trains en circulation en sont deux exemples).

Les audits conjoncturels permettent également de s'assurer du niveau de sécurité et de la prise en compte, chacun pour ce qui le concerne, des procédures à mettre en place sur un sujet de



« sécurité-système », c'est-à-dire pour lequel les interfaces entre les acteurs peuvent présenter des signes de fragilité. La circulation des transports exceptionnels, la surveillance des trains en circulation ou l'isolement des systèmes de sécurité embarqués à bord des engins-moteurs en sont des exemples.

Des inspections, contrôles plus ciblés sur des pratiques opérationnelles en situation, sont menées pour vérifier l'application des procédures de sécurité, à la suite, par exemple, d'incidents à caractère répétitif ou pouvant compromettre la sécurité des circulations ou du personnel. Certaines inspections sont organisées dans un site géographique sur lequel l'ensemble du système de la sécurité est contrôlé. Elles concernent alors toutes les entités réalisant du trafic sur ce site, y compris la gestion et la maintenance des infrastructures (SNCF GID et DCF).

Elles peuvent également être déclenchées à la suite d'un audit qui a révélé un nombre important d'écarts. Il s'agit alors d'une inspection de bouclage qui a lieu généralement dans les 18 mois suivant le premier audit.

Des interventions spécifiques sont susceptibles d'être demandées par le ministère chargé des transports ou sur le lien fixe transmanche dans le cadre de la convention liant l'EPSF et la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer).

Enfin, dans le cadre de la parution du décret « réseaux comparables », l'EPSF sera amené à effectuer des audits et des inspections sur les réseaux pour lesquels il a approuvé le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) des grands ports maritimes, par exemple.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité	Nombre de contrôles pour chaque entité dans l'année qui suit la délivrance de l'autorisation	1 au minimum
	Nombre de contrôles pour chaque entité sur une période de cinq ans	1 au minimum

### 3.3 Mettre en œuvre un programme systématique de contrôles des entreprises autorisées

L'ensemble de ces contrôles (audits systématiques, audits conjoncturels et inspections) est repris dans un programme systématique de réalisation initiale établi à partir des données d'entrée (incidentologie, thèmes du système de gestion de la sécurité, etc.). Il est ensuite actualisé chaque mois en fonction de l'actualité tout au long de l'année afin de piloter sa mise en œuvre.

La stratégie de réalisation des contrôles doit être validée avant le début de chaque année, afin de déterminer, notamment :

- la répartition entre les audits et les inspections ;
- le ou les thèmes des audits systématiques et les entités contrôlées ;
- la nature des audits conjoncturels et les inspections nécessaires, y compris les inspections de site ;
- le nombre de centres de formation à auditer.

Cette stratégie sera publiée sur le site Internet de l'EPSF.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Mettre en œuvre un programme systématique de contrôles des entreprises autorisées	Publication de la stratégie concourant à l'élaboration du programme et à sa mise en œuvre	1/an
	Validation du programme annuel de contrôle par le directeur général	1/an
	Actualisation mensuelle du programme	12/an

## 4. PRÉPARATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

Aux termes de la réglementation française, l'EPSF assure des missions relatives au cadre normatif en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire. Il est à ce titre chargé d'assister l'État lors de l'élaboration des textes réglementaires nationaux, de participer, à sa demande, aux travaux de l'Agence ferroviaire européenne relatifs à la préparation de la réglementation communautaire ainsi que d'élaborer et de publier des recommandations, documents techniques et règles de l'art, certains d'entre eux constituant des moyens acceptables de conformité aux dispositions réglementaires.

### 4.1 Préparer et défendre les positions françaises au niveau communautaire

L'EPSF assure le suivi des travaux de l'Agence ferroviaire européenne (the European Railway Agency, ERA) et la représentation française dans les groupes de travail qu'elle mène. Il tient régulièrement à jour un état de l'avancement de ces travaux et des principales échéances du calendrier d'élaboration et de négociation des projets de textes. Il partage périodiquement cet état d'avancement avec le ministère.

Il assure un rôle d'information, d'animation et de facilitation pour favoriser l'émergence de positions nationales. Des groupes miroirs *ad hoc* sont régulièrement organisés avec les représentants du secteur et permettent d'identifier leurs positions au niveau national et européen. Les positions françaises sont, quant à elles, arrêtées par le ministère et portées ensuite, au niveau communautaire, dans les groupes de travail de l'ERA auxquels les experts de l'EPSF participent activement. L'EPSF contribue le cas échéant à diffuser ces points de vue, au moyen d'argumentaires, de présentations, de réunions bilatérales, auprès des autres autorités nationales de sécurité ou de l'ERA.

Enfin, l'EPSF assiste également le ministère dans les travaux de la Commission européenne au Comité sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (Railway Interoperability and Safety Committee, RISC). Il appuie le ministère lors des réunions de préparation au niveau national de ce comité et contribue par la suite à la rédaction du compte rendu.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Préparer et défendre les positions françaises auprès de l'ERA et au RISC	Nombre de groupes miroir organisés	4/an en moyenne sur la durée du contrat
	Nombre de synthèses préparatoires aux réunions du RISC réalisées	4/an en moyenne sur la durée du contrat
	Tenue d'un tableau de bord prospectif et stratégique des réunions et échéances prévues	Partage trimestriel avec le ministère

### 4.2 Faire valoir ces positions dans les réunions du réseau des ANS

L'EPSF participe systématiquement aux réunions du réseau des ANS (NSA network) organisées par l'ERA. Au cours de ces réunions, ainsi que dans les activités connexes (*joint network secretariat*, etc.), il porte les positions préparées au sein de l'EPSF et concertées avec le ministère, voire avec le secteur.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Faire valoir ces positions dans les réunions du réseau des ANS	Nombre de comptes rendus des réunions du réseau des ANS	4/an en moyenne sur la durée du contrat

### 4.3 Assurer la réorganisation réglementaire

L'arrêté du 19 mars 2012 est venu achever l'édifice réglementaire français en précisant notamment les compétences dévolues aux différents acteurs du secteur en matière de prescriptions.

L'EPSF est investi d'une triple mission dans le domaine de la réglementation et de la documentation de sécurité :

- aide et conseil à l'État concernant l'évolution de la réglementation (communautaire ou étatique), il donne son avis ;
- analyse de la documentation d'exploitation et des règles d'exploitation particulières publiées par RFF au titre de l'article 10 du décret 2006-1279, il peut exiger le retrait ou la modification de toute règle ne permettant pas de maintenir le niveau de sécurité ;
- élaboration et publication de recommandations, règles de l'art et documents techniques relatifs à la sécurité ferroviaire.

En règle générale, ces documents – les recommandations et les règles de l'art – ont pour objectif de fournir aux exploitants, notamment aux entreprises ferroviaires, des documents de référence leur permettant d'élaborer leurs consignes et instructions opérationnelles de sécurité. Ces documents prennent en compte, en particulier, les situations dégradées. Certains d'entre eux, publiés à cet effet, constituent des « moyens acceptables de conformité » (MAC). Les exigences prévues par la réglementation sont présumées satisfaites dès lors que les exploitants respectent les dispositions contenues dans ces documents.

L'arrêté du 19 mars 2012 demande à l'EPSF d'assurer complètement la réorganisation réglementaire d'ici le 31 décembre 2015.

Cette refonte nécessite une approche coordonnée en raison de l'imbrication des dispositions entre les différentes catégories de textes. L'EPSF assure une mission de synthèse à ce sujet visant à garantir la cohérence entre elles des dispositions publiées par chaque entité responsable.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Assurer la réorganisation réglementaire prescrite par l'article 124.II de l'arrêté « sécurité » du 19 mars 2012	Nombre de textes traités sur les 31 textes initiaux antérieurement annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 (cf. annexe V)*	100 % des 31 textes traités en 2015

\* L'établissement fournira chaque année au ministère le tableau de bord d'avancement des travaux.

### 4.4 Réaliser une analyse annuelle des textes réglementaires français et en proposer les évolutions

L'EPSF participe, à la demande du ministère, à différents travaux de préparation des textes réglementaires en projet. En outre, il réalise, pour le compte et sur demande du ministère, la consultation officielle sur les projets d'arrêtés préparés.

Ces différentes activités, associées à la connaissance des conditions de mise en œuvre de la réglementation par le secteur que possède l'EPSF ainsi qu'à son pouvoir de demande de retrait de toute disposition relevant de la documentation d'exploitation publiée par RFF, lui permettent de disposer naturellement d'une vision d'ensemble sur la traduction, dans les faits, des dispositions réglementaires portant sur la sécurité et l'interopérabilité.

La publication de l'arrêté du 19 mars 2012 et de la note qui l'accompagne vient expliciter ce rôle de garant de la cohérence du dispositif normatif de sécurité par l'EPSF. L'État attend de la part de son autorité nationale de sécurité une veille continue sur la bonne prise en compte de la réglementation par le secteur et sur sa bonne adaptation aux contraintes opérationnelles.

Afin de formaliser cette mission, la note prévoit que l'EPSF « fasse rapport au ministre chargé des transports régulièrement, et au minimum une fois par an, sur les conditions de mise en œuvre de l'arrêté » et que « l'élaboration de ce rapport devra associer l'ensemble des acteurs concernés ». L'EPSF étendra son rôle d'observation et de remontée d'informations au ministère sur le dispositif réglementaire dans son ensemble, sous la forme d'un avis exprimé dans un rapport d'analyse.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Réaliser une analyse annuelle des textes réglementaires français afin, le cas échéant, d'en proposer l'évolution au regard de leurs conditions d'application et de renouvellement de l'environnement	Nombre de rapports annuels d'analyse	1/an

## 4.5 Développer la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules entre États européens

L'EPSF développe, avec ses homologues européens, une démarche active de signature d'accords destinés à faciliter la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules entre États. Ces accords s'appuient sur des documents techniques précisant, item par item, des critères et des règles d'acceptation reconnus par les ANS concernées. Ceci facilite les démarches permettant aux demandeurs (entreprises ferroviaires, constructeurs, etc.) d'obtenir l'autorisation des véhicules.

Après avoir conclu des accords de ce type avec un grand nombre de pays, notamment parmi ses voisins y compris la Suisse, l'EPSF poursuivra cette démarche volontaire auprès d'autres pays, à commencer par le Royaume-Uni, dernier pays frontalier non encore concerné.

Pour le cas particulier des sections frontières, dont les caractéristiques sont homogènes de part et d'autre du point frontière, une démarche spécifique a été élaborée avec la Suisse en vue d'homogénéiser les critères d'une autorisation du matériel roulant tenant compte des spécificités locales. Cette autorisation, limitée dans sa portée, est en revanche beaucoup moins exigeante en termes de démonstrations et de dossiers à fournir. L'EPSF balayera avec les pays frontaliers les cas de figures pouvant se prêter à cette manière de procéder, en tenant compte de l'intérêt pratique pour chaque section.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Développer la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules entre États européens	Signature d'un accord et d'un guide d'application avec le Royaume-Uni	Décembre 2013, sauf refus de la part de l'ORR (Office of Rail Regulation)
	Signature d'un accord et d'un guide d'application avec deux autres pays	Décembre 2015
	Signatures de guides avec les pays frontaliers concernant les procédures d'autorisation des véhicules circulant sur les sections frontières	Tous les pays concernés, sauf refus de leur part, décembre 2015

## 5. DIFFUSION, EXPLICATION DES BONNES PRATIQUES

L'EPSF s'investit pour permettre une appropriation du cadre réglementaire la plus conforme et la plus aisée possible par le secteur. Cette activité se traduit principalement par des actions d'animation, par la diffusion d'informations, par la publication de guides et de documents pédagogiques, voire par des accompagnements personnalisés en fonction des besoins exprimés par les demandeurs. Cette activité permet en outre à l'EPSF d'appréhender les difficultés rencontrées en pratique par le secteur et d'en tenir compte dans sa contribution à l'évolution du cadre réglementaire.

### 5.1 Animer et piloter la structure de suivi de la mise en œuvre de l'arrêté « sécurité » avec le secteur

La note accompagnant la publication de l'arrêté du 19 mars 2012 précise que « *l'EPSF est invité à mettre en place une structure permanente de suivi associant l'ensemble du secteur et destinée à être le lieu d'échange privilégié entre les différentes parties concernées* ».

L'EPSF envisage, à cet effet, d'animer une assemblée plénière ouverte à tous les acteurs du secteur ferroviaire dans laquelle sera abordée la mise en application des différents thèmes découlant de l'arrêté : règles d'exploitation, règles techniques, indicateurs de sécurité, gestion des changements, etc. Des instances thématiques, rassemblant les acteurs concernés, pourront être créées en fonction des besoins.

À titre d'illustration, le comité de pilotage relatif au projet de refonte du corpus des règles d'exploitation, engagé depuis la fin 2011, et qui rassemble autour de l'EPSF et de RFF, la DCF et l'UTP, en tant qu'organisation représentative des entreprises ferroviaires, constitue une instance thématique.

De façon générale, dans son rôle d'animateur, l'EPSF entend offrir un lieu d'échanges ouvert permettant aux divers acteurs de faire connaître leurs difficultés et leurs suggestions d'améliorations concrètes du cadre réglementaire. Ainsi, la structure de suivi permettra-t-elle à l'EPSF d'enrichir son analyse des évolutions à soumettre à l'avis du ministère chargé des transports.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Animer et piloter la structure de suivi de la mise en œuvre de l'arrêté sécurité avec le secteur	Tenue d'une réunion, au minimum annuelle	1 <sup>ère</sup> réunion en 2013

### 5.2 Structurer et mettre à disposition la documentation de sécurité via le site Internet de l'EPSF

Une des missions de l'EPSF est de favoriser la compréhension par les acteurs du secteur ferroviaire de la réglementation française et communautaire et de diffuser les bonnes pratiques. Elle s'appuie sur des actions concrètes de publication, de diffusion et d'information, notamment auprès des responsables « sécurité » des entreprises du secteur.

Dans ce cadre, le site Internet de l'EPSF est un outil externe d'informations mais aussi une plateforme documentaire. Outre des actualités et la présentation de l'établissement, il contient les principaux textes réglementaires concernant la sécurité et l'interopérabilité, les référentiels et les publications de l'EPSF et le bulletin officiel des décisions de l'EPSF.

Les publications de l'EPSF se répartissent principalement entre des documents de méthode apportant une aide pratique aux utilisateurs dans leur démarche (exemple : pour obtenir une autorisation ou pour maîtriser les risques liés aux changements ayant un impact sur la sécurité) d'une part, et des documents décrivant des moyens et manières d'opérer ou de concevoir propres à garantir la conformité aux dispositions réglementaires en vigueur d'autre part.

→ Concernant la première catégorie, afin de faciliter l'obtention des autorisations nécessaires par les acteurs ferroviaires, dans un objectif de transparence et de stricte équité vis-à-vis des demandeurs, l'EPSF produit des guides d'application et de procédures pour la délivrance des autorisations précisant ses attentes vis-à-vis des demandeurs et les modalités utiles.

L'EPSF modifiera régulièrement ses guides en fonction des évolutions réglementaires et des retours d'expérience.

→ Concernant la conformité à la réglementation, l'EPSF met à disposition des référentiels issus des bonnes pratiques. L'application de ces référentiels facilite la compréhension du cadre réglementaire pour atteindre la conformité. Certaines des publications concernées constituent des moyens acceptables de conformité (MAC), comme prévu par l'arrêté du 19 mars 2012 et sa note d'application.

Ces documents traitent des règles d'exploitation comme des règles techniques. Il est à noter qu'ils présentent autant que possible un contenu pédagogique permettant à l'utilisateur de percevoir la finalité des règles : ils contribuent ainsi au maintien du niveau de sécurité en général.

Dans le cadre du rôle de suivi de la bonne appropriation par la profession de l'arrêté du 19 mars 2012, qui est confié à l'établissement par la note d'application de l'arrêté, l'EPSF élaborera une monographie claire et accessible de l'ensemble des normes régissant la sécurité des circulations ferroviaires. L'objectif est la mise à disposition de ces normes via son site Internet.

L'EPSF commencera par établir, avec les différents partenaires, la cartographie des différentes natures de textes ainsi que leur lieu de mise à disposition (site documentaire de RFF en particulier).

La question de l'architecture de classement des dispositions de sécurité, aujourd'hui différente selon l'émetteur du texte, devra également être examinée de façon à harmoniser les références de classement documentaire et, ainsi, faciliter l'accès aux normes par les utilisateurs.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Structurer et mettre à disposition la documentation de sécurité via le site Internet de l'EPSF	Publication des nouvelles versions des guides et recommandations impactés par l'évolution de la réglementation européenne et nationale, et en particulier, par la publication de l'arrêté « sécurité » du 19 mars 2012	9 textes méthodologiques nouveaux ou mis à jour (hors la reprise de ceux annexés à l'ancien arrêté « réglementation » du 23 juin 2003)
	Mise à disposition sur le site Internet de l'EPSF*	Diffusion via le site internet de l'EPSF dans un délai de 15 jours après la sortie des documents

\* L'EPSF mettra à disposition la documentation de sécurité via son site Internet. Il pourra exister plusieurs niveaux d'accès selon la nature des textes et/ou leur émetteur, en fonction des résultats d'une concertation à conduire.

### 5.3 Organiser la diffusion des évolutions de la réglementation européenne auprès des acteurs du secteur

Les travaux communautaires constituent un domaine complexe à appréhender pour le secteur. L'EPSF promeut et diffuse le cadre réglementaire auprès des acteurs du secteur ferroviaire en France afin de développer les bonnes pratiques en matière de sécurité et d'interopérabilité. L'avancement des travaux communautaires fait l'objet de présentations biannuelles, principalement aux responsables « sécurité » des entreprises du secteur. Ces rencontres constituent autant d'opportunités de dialogue permettant à l'EPSF la prise en compte des besoins et préoccupations réels du secteur.

OBJECTIF	INDICATEUR	CIBLE
Organiser la diffusion des évolutions de la réglementation européenne auprès des acteurs du secteur	Nombre de réunions	2/an



© Dunkerque Port

Voies ferrées portuaires du Grand port maritime de Dunkerque

## 6. SOUTIEN ET PILOTAGE

Pour relever les défis d'un univers en mutation, l'EPSF doit être en mesure de s'appuyer sur des services fonctionnels efficaces, dotés de moyens adaptés.

### 6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement

La mise en œuvre du contrat d'objectifs suppose l'adhésion de l'ensemble du personnel à la stratégie globale de l'EPSF. Cette démarche exige une implication constante de l'encadrement dans l'évolution des échanges et des relations avec les équipes.

En ce sens, et afin de mieux fédérer les équipes, des réunions seront organisées régulièrement à différents niveaux : réunions hebdomadaires du comité de direction, réunions des encadrants d'équipes et réunions hebdomadaires au sein des directions.

L'EPSF, établissement public administratif, est autorisé à employer des personnes dans des conditions de droit privé. Il dispose d'une délégation unique du personnel (DUP) instituée dans les conditions prévues par le Code du travail. Cette DUP regroupe les fonctions de délégué du personnel et de comité d'entreprise.

L'établissement dispose également de son comité d'hygiène et de sécurité (CHSCT). Celui-ci contribue à la protection de la santé et de la sécurité des salariés, ainsi qu'à l'amélioration des conditions de travail.

Construit autour de relations ouvertes avec la DUP et le CHSCT, le dialogue social trouve tout son sens.

Au centre du dispositif d'échanges qui sera mis en place, le contrat d'objectifs vient mettre en perspective les éléments structurants de la démarche engagée. Il fera l'objet d'une revue régulière visant à analyser l'évolution des engagements ainsi qu'à évoquer les éventuelles difficultés de mise en œuvre et y remédier dans les meilleures conditions.

À travers ces actions, l'EPSF affiche sa volonté de structurer le dialogue à tous les niveaux et de faire évoluer les relations de management.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement	Revue régulière du contrat d'objectifs s'appuyant sur des tableaux de bord	3/an
	Dialogue social régulier avec la délégation unique du personnel et publication annuelle du bilan social	11 réunions/an et un bilan annuel
	Dispositif de pilotage de l'établissement (comité de direction, réunions d'encadrement, réunions au sein des directions)	Généralisation en 2013

### 6.2 Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire

L'EPSF s'inscrit dans le cadre de la réglementation issue du règlement général de la comptabilité publique.

L'établissement collecte les redevances et en contrôle l'utilisation dans le respect du budget annuel approuvé par le conseil d'administration.

À l'avenir, l'EPSF prolongera la mise en place d'une affectation analytique des dépenses, mais également simplifiera son système de recouvrement. À travers une meilleure connaissance des coûts liés aux différentes fonctions occupées, l'établissement a vocation à implémenter des moyens cohérents d'aide à la décision et à la gouvernance.



À ce titre, l'EPSF améliore son outil de « gestion des temps passés ». Celui-ci permet de rapprocher les éléments déclaratifs fournis par l'ensemble des collaborateurs de l'établissement sur la décomposition de leur temps de travail, des modalités de suivi de la comptabilité analytique. L'exploitation des données transmises permet alors d'affecter le temps à des affaires mais également d'optimiser les procédures de recouvrement des redevances.

À moyen terme, doté d'outils optimisés, l'EPSF disposera d'informations structurantes et d'outils de pilotage efficaces à destination des décideurs et des gestionnaires. Le dispositif de contrôle interne garantira la fiabilité des informations comptables et permettra une exploitation des données par des managers responsabilisés.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire	Gestion budgétaire et comptable par destination basée notamment sur le temps passé	Décembre 2013
	États budgétaires trimestriels	Septembre 2013
	Baisse des frais généraux de siège (hors immobilier) par agent <sup>(1)</sup>	Fourniture annuelle du plan

<sup>(1)</sup> ratio à définir en fonction des missions

### 6.3 Développer la fonction financière et comptable

Le développement de la fonction financière et comptable s'inscrit dans l'évolution des activités de l'EPSF qui nécessite une adaptation régulière des moyens.

Affichant une volonté forte de participer efficacement à l'effort sur le contrôle des dépenses publiques, l'établissement s'est lancé dans la mise en place d'une affectation analytique des charges et d'activités de contrôle des dépenses.

Étape essentielle, l'EPSF entamera début 2013 le travail de rédaction du cahier des charges de l'appel d'offre relatif à l'acquisition d'un outil comptable et financier adapté aux enjeux de la politique mise en place.

Cette évolution permettra, d'une part, aux services comptables un meilleur suivi des opérations et un pilotage renforcé par des tableaux de bord efficaces, et d'autre part, une meilleure implication du management. Chaque direction bénéficiera de tableaux de bord axés sur une vision opérationnelle des activités et une meilleure analyse des dépenses importantes telles que les frais de déplacement.

Dans le même temps, un certain nombre de procédures seront adaptées en conséquence.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Développer la fonction financière et comptable	Modernisation des outils budgétaires, financiers et comptables et adaptation des procédures associées	Décembre 2014
	Suivi analytique des flux financiers	Juillet 2014
	Mise en place d'un contrôle de gestion opérationnel	Décembre 2013

### 6.4 Recruter et former les compétences critiques et renforcer la culture managériale

La force de l'EPSF et la pertinence de son expertise reposent sur ses ressources humaines. Afin de disposer constamment des ressources humaines et matérielles adaptées à l'accomplissement de ses missions, l'EPSF fera de sa politique des ressources humaines un enjeu prioritaire. Il maintiendra et développera la compétence collective des équipes spécialement sur les sujets « critiques » en équilibrant le recrutement de ressources clés dans le secteur industriel et en dynamisant les parcours internes.

L'EPSF met à disposition de l'ensemble de son personnel un dispositif de formation professionnelle et encourage la mobilité interne. L'entretien annuel d'appréciation permet de faire le point sur les résultats et de définir de nouveaux objectifs. Différentes mesures ont pour objectif de renforcer le système de gestion prévisionnelle des emplois et compétences et de maintenir la qualité des prestations.

Le management sera orienté en vue de répondre aux objectifs de l'EPSF. L'établissement ren-

forcera les actions permettant aux managers d'acquérir, en tant que de besoin, les compétences complémentaires à leur cursus technique.

L'EPSF mettra en place un système de tutorat afin de transmettre le savoir et de maintenir le niveau de compétences de l'établissement.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Recruter et former les compétences critiques et renforcer la culture managériale	Recrutement de compétences rares ou spécifiques en provenance du secteur industriel	Recrutement réalisé sur 100 % des postes ouverts
	Mise en place : - d'un cursus préparatoire aux fonctions de management ; - d'un plan de formation spécifique relatif à la gestion en mode projet ; - de mécanismes de formation spécifiques sur les métiers du « cœur d'activité ».	Suivis par 100 % des cadres concernés Juin 2014
	Organisation d'un système de tutorat autour d'objectifs opérationnels	Décembre 2013

## 6.5 Accroître la notoriété de l'établissement, promouvoir son image auprès du secteur et engager des actions d'information auprès du grand public

La communication externe de l'établissement est orientée autour de deux grands axes : accroître sa notoriété et veiller au positionnement de son image. Dans le cadre de ses missions, l'EPSF poursuit son action de fond consistant à favoriser la compréhension du nouveau paysage ferroviaire en continuant à développer des actions de « dissémination » et d'information auprès du secteur tout en initiant des actions pédagogiques auprès du grand public.

Une conférence annuelle rassemblera l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire autour de grands sujets relatifs à la sécurité. Le site Internet sera entièrement refondu dans le but d'en

développer son caractère pédagogique et informatif. Pour la première fois, l'EPSF développera des actions de communication destinées au grand public dans un objectif de vulgarisation de sujets jusqu'ici réservés aux seuls experts du monde ferroviaire.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Accroître la notoriété de l'établissement, promouvoir son image auprès du secteur et engager des actions d'information auprès du grand public	Organisation d'une conférence sur la sécurité ferroviaire auprès du secteur	1/an
	Refonte du site Internet vers un contenu plus pédagogique	Hausse constante de la fréquentation du site internet
	Mise en place d'actions de vulgarisation grand public (fiches d'information thématique ou guide/livret à définir)	Décembre 2014

## 6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité

Conscient de sa responsabilité environnementale et de son devoir d'exemplarité en tant qu'établissement public administratif, l'EPSF intègre dans son organisation fonctionnelle une démarche de développement durable. La capacité de l'établissement à remplir ses missions repose sur des valeurs partagées, cohérentes avec les principes du développement durable.

Cette démarche est en place à travers une politique d'achats écoresponsables structurée. À ce titre, l'EPSF insère et continuera d'insérer des clauses relatives au développement durable dans tous les marchés dont l'objet s'y prête et en particulier lors d'investissements sur des équipements informatiques et électriques. Dans ce même esprit, l'EPSF valorise l'emploi de personnes en réinsertion via les groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ).

Dans son fonctionnement quotidien, l'établissement développe une politique de recyclage du papier, du plastique, du toner, des déchets électriques, électroniques et électrotechniques et du mobilier.

À l'avenir, l'EPSF s'engage à renforcer et approfondir les démarches environnementales déjà lancées. L'établissement produira annuellement une synthèse sur sa politique environnementale dont les objectifs essentiels sont d'augmenter le nombre de marchés ayant mis en œuvre à leur

consultation des clauses de développement durable (32 % en 2011) et d'augmenter le taux de recyclage du papier (66 % en 2011).

Pour accompagner cette démarche en toute transparence, des tableaux de bord trimestriels sont diffusés. Ils reprennent les principaux éléments de suivi de la politique en place.

Durant la période du contrat, l'EPSF confiera à un cabinet la réalisation du bilan carbone.

OBJECTIF	INDICATEURS	CIBLES
Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité	Politique de recyclage systématique des consommables	1 contrat de recyclage
	Synthèse sur le développement durable	1/an





SUIVI DE LA MISE  
EN ŒUVRE DU CONTRAT



Le présent contrat donnera lieu à un rapport annuel et à une réunion de présentation et d'échanges sur les résultats avec le ministère signataire du contrat avant la fin du premier semestre de chaque année. Le rapport annuel sera également présenté au conseil d'administration.

À Paris, le 29 mai 2013

Le Ministre délégué auprès de la Ministre de l'écologie, du développement durable  
et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,



Frédéric Cuvillier

Le Directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire,



Denis Huneault



# ANNEXES

# ANNEXE I

Grille de présentation des activités, domaines et commanditaires de l'établissement au 31 décembre 2011

		COMMANDITAIRES				
		ÉTAT MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS	EUROPE	DEMANDEURS*	TOTAL	RÉPARTITION
ACTIVITÉS (EN ETP)	<b>1 – PRODUCTION</b>					
	Délivrance des autorisations <sup>(1)</sup>	0,0	0,0	22,0	22,0	21,6 %
	Suivi du niveau de sécurité <sup>(2) (7)</sup>	4,0	1,0	0,0	5,0	4,9 %
	Contrôle des acteurs <sup>(2) (3)</sup>	33,0	0,0	0,0	33,0	32,3 %
	Préparation du cadre réglementaire <sup>(4) (5)</sup>	14,0	1,0	0,0	15,0	14,7 %
	Diffusion, explication des bonnes pratiques <sup>(4) (5) (6)</sup>	3,0	1,0	0,0	4,0	3,9 %
	<b>2 – SOUTIEN</b>					
	GRH				4,0	3,9 %
	Finances et marchés				5,0	4,9 %
	Services généraux et information				5,0	4,9 %
	Documentation, Communication				2,0	2,0 %
	<b>3 – PILOTAGE</b>					
	Pilotage				5,0	4,9 %
	Veille externe <sup>(5) (6)</sup>				2,0	2,0 %
	<b>TOTAL</b>				<b>102,0</b>	<b>100 %</b>

Pour mémoire, les textes constitutifs de l'établissement confient à l'EPSF des missions recouvrant deux domaines: la sécurité et l'interopérabilité des chemins de fer. Il s'agit:

- de délivrer, renouveler, restreindre, suspendre ou retirer les agréments, certificats et attestations de sécurité, les agréments d'organismes qualifiés, les agréments des centres de formation, de délivrer, restreindre, suspendre ou retirer les autorisations de mise en exploitation commerciale de systèmes et sous-systèmes de transport ferroviaire prévues par la loi<sup>(1)</sup>;
- d'assurer le suivi et le contrôle des autorisations mentionnées au moyen d'inspections et d'audits<sup>(2)</sup>;
- d'assurer le contrôle de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité<sup>(3)</sup>;
- d'élaborer et publier les documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires<sup>(4)</sup>;
- de répondre aux consultations du ministre chargé des transports sur toute question relative à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires et de lui faire toute proposition d'évolution de la réglementation<sup>(5)</sup>;
- d'apporter son concours à des études ou des activités en rapport avec la sécurité ferroviaire<sup>(6)</sup>;
- d'élaborer chaque année un rapport relatif à la sécurité du transport ferroviaire<sup>(7)</sup>.

\* Gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, industriels souhaitant se faire agréer, centres de formation, organismes assurant l'évaluation des conducteurs, organismes qualifiés, détenteurs de véhicules, centres d'examen, autres réseaux (ports, etc.)

# ANNEXE II

## Table de concordance entre les engagements du grenelle de l'environnement et le contrat

RÉFÉRENCE ENGAGEMENT	LIBELLÉ OU EXTRAIT	SECTION DU CONTRAT
<b>1. LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE</b>		
Engagement 42	Massifier les dessertes des ports maritimes par voies ferroviaires. Améliorer pour cela les interfaces avec les grands ports.	1.1 Instruire les demandes dans le respect du droit et des délais
Engagement 51	Généralisation dans un délai de trois à cinq ans d'un bilan carbone-énergie (eau-déchets-transports) pour toutes les personnes morales, publiques ou privées de plus de 50 salariés ou agents.	6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
Engagement 53	Interdire les lampes à incandescence	6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
<b>2. PRÉSERVER ET GÉRER LA BIODIVERSITÉ ET LES MILIEUX NATURELS</b>		
Engagement 77	Dynamiser la filière bois en protégeant la biodiversité forestière	6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
<b>3. PRÉSERVER LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT TOUT EN STIMULANT L'ÉCONOMIE</b>		
Engagement 145	Examen d'un rôle accru des CHSCT dans le domaine santé environnement, suivi des populations à risque au travail	6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement 6.4 Recruter et former des compétences critiques et renforcer la culture managériale
<b>4. INSTAURER UNE DÉMOCRATIE ÉCOLOGIQUE</b>		
Engagement 175	Parvenir à l'horizon 2020 à une gestion intégrée des déchets exemplaire, combinant limitation de leur production, recyclage, valorisation économique	6.2 Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire 6.3 Développer la fonction financière et comptable 6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
Engagement 4	Bilan « carbone » de tous les bâtiments publics et plan de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES	6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement 6.2 Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire 6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
Engagement 182	Des achats publics écoresponsables	6.2 Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire 6.3 Développer la fonction financière et comptable 6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
Engagement 185	Cohérence des politiques publiques garantie par la stratégie nationale de développement durable	6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement
Engagement 186	Réduction de 50 % à l'horizon 2012 de la consommation de papier des administrations et 100 % de papier recyclé à partir de 2012	6.2 Poursuivre la maîtrise de la dépense et optimiser le modèle budgétaire 6.3 Développer la fonction financière et comptable 6.6 Être exemplaire en termes d'éco-responsabilité
Engagement 196	Introduire dans les rapports annuels des informations relatives aux politiques de développement durable et aux risques ESG (environnemental, social, gouvernance) et informer de ces questions le conseil d'administration	6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement
Engagement 199	Intégrer le développement durable dans les instances de dialogue et de négociation des établissements, et définir les modalités de l'accès à l'expertise sur les thématiques environnementales. Introduction de l'environnement et du développement durable dans les missions des CHSCT et des CE selon des modalités à négocier avec les partenaires sociaux	6.1 Entretenir une dynamique interne autour des enjeux de l'établissement 6.4 Recruter et former des compétences critiques et renforcer la culture managériale
Engagement 200	Accorder davantage de place aux thèmes environnementaux (incluant santé – environnement) dans les plans de formations d'entreprise	6.4 Recruter et former des compétences critiques et renforcer la culture managériale
Engagement 211	Développer la formation continue au sein des administrations publiques	6.4 Recruter et former des compétences critiques et renforcer la culture managériale



# ANNEXE III

## Quelques chiffres et données

### Le réseau ferré national

Fin 2011, le réseau ferré national (RFN) est constitué de 29 273 km de lignes en service. Ce réseau est géré par Réseau ferré de France, établissement public national à caractère industriel et commercial institué par la loi n° 97-135 du 13 février 1997. RFF est notamment responsable de l'entretien du réseau et de l'allocation des sillons.

Les caractéristiques principales de ce réseau sont les suivantes :

- 15 687 km de lignes électrifiées dont 5 863 km en 1 500 V, 9 698 km en 25 kV et 126 km en 3<sup>e</sup> rail ;
- 42 039 km de voies principales dont 29 296 km en double voie et 12 743 km en voie unique ;
- 2 022 km de lignes à grande vitesse ;

RFF publie annuellement le « Document de référence du réseau », plus exhaustif sur les caractéristiques techniques de son réseau, et qui expose également les modalités d'entrée, d'attribution des sillons et de tarification. Ce document est disponible sur son site internet [www.rff.fr](http://www.rff.fr).

### La section internationale Perpignan – Figueras

La partie française de la section ferroviaire internationale entre Perpignan et Figueras représente 24,6 km de lignes à double voie sur le territoire français dont le gestionnaire d'infrastructure est TP Ferro qui a également en charge la gestion de 19,8 km de lignes à double voie sur le réseau ferré espagnol.

### Les entreprises ferroviaires

Fin septembre 2012, 25 entreprises ferroviaires détiennent un certificat de sécurité et sont donc habilitées à réaliser des transports ferroviaires sur le RFN. Le tableau ci-contre présente les années de lancement commercial des entreprises concernées depuis l'ouverture à la concurrence du fret international en 2005.

<b>Avant 2005</b>	SNCF
<b>2005</b>	Europorte France*
<b>2006</b>	ECR**
<b>2007</b>	VFLI
	Colas Rail***
	Europorte Channel****
<b>2008</b>	CFL Cargo
<b>2009</b>	TSO
<b>2010</b>	TPCF
	CFR
	Eurostar Int. Ltd (EIL)
	OSR France
	Renfe
<b>2011</b>	Trenitalia
	Crossrail Benelux
	SNCB Logistics
	ETF Services
	Trenitalia Veolia Transdev
<b>2012</b>	Comsa Rail Transports
	TX Logistik AG
	RDT 13
	SVI
	NORDCARGO
	EGENIE
	ETMF

\*sous le nom de CFTA Cargo

\*\*sous le nom de EWSI

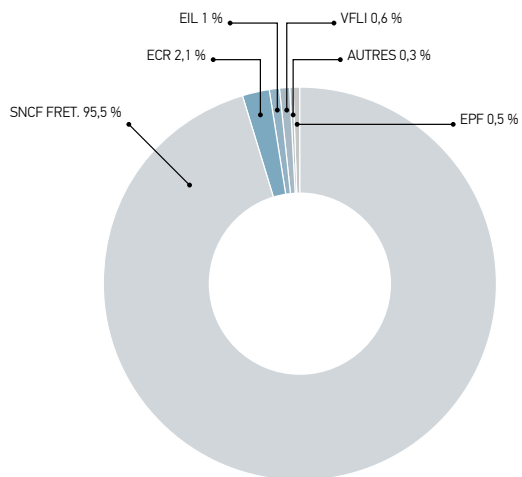
\*\*\*sous le nom de Seco Rail

\*\*\*\*sous le nom de Europorte 2

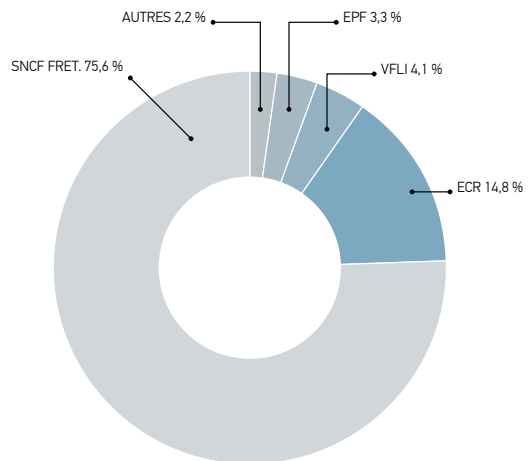
## La répartition du trafic

Fin 2011, le nombre de millions de train-km est de 500 et le trafic voyageurs exprimé en milliard de voyageur-km est de 82,75.

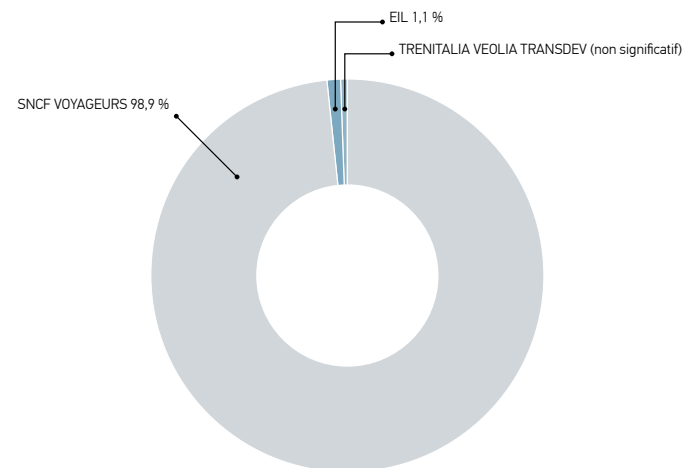
Répartition du trafic total en train-km\*



Répartition du trafic fret en train-km\*



Répartition du trafic voyageur en train-km\*



\*Source : base de données EPSF

## Les gestionnaires d'infrastructure, centres de formation et OQA

En septembre 2012, trois gestionnaires d'infrastructure possèdent un agrément de sécurité (RFF, SNCF en tant que GID et TP FERRO), 39 centres de formations sont agréés ainsi que six organismes qualifiés.

## Les immatriculations de matériel roulant

En septembre 2012, le registre de l'EPSF comprend 122 179 véhicules autorisés à circuler en France (78 % de wagons, 17 % d'engins moteurs et automotrices, 5 % de voitures), 28 984 véhicules en cours de création et 25 889 véhicules radiés dont les données doivent être conservées pendant cent ans.

## Les entités en charge de la maintenance

Le RNV mentionne 47 entités en charge de la maintenance pour les wagons, deux pour les voitures voyageurs et 23 pour le matériel moteur (dont 12 ECM certifiées).

## Les voies ferrées des ports

En septembre 2012, neuf ports ont leur règlement de sécurité approuvé : les ports de Dunkerque, de Nantes/Saint-Nazaire, de Marseille, du Havre, de Rouen, de La Rochelle, de Bordeaux, de Paris et de Strasbourg.

## Les conducteurs de train

En septembre 2012, 360 conducteurs sur les 12 000 conducteurs possèdent leur licence de conducteur. Au 1<sup>er</sup> juin 2018, tous les conducteurs de train devront la posséder.

## Les audits et les inspections

Depuis la création de l'EPSF jusqu'en septembre 2012, 352 contrôles sont réalisés et parmi eux, 161 audits systématiques, 57 audits conjoncturels et 134 inspections.

# ANNEXE IV

## Liste des valeurs nationales de références (VNR) et des objectifs de sécurité communs (OSC)

Décision de la Commission du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune (MSC) pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité, conformément à l'article 6 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (2009/460/CE)

Décision de la Commission du 19 juillet 2010 concernant les OSC visés à l'article 7 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil (2010/409/UE)

CATÉGORIE DE RISQUE	UNITÉS DE MESURE	BASES D'ÉTALONNAGE	VALEURS OSC (X10 <sup>-9</sup> )	VNR (X10 <sup>-9</sup> ) FRANCE	VNR LA PLUS FAIBLE
1. Passagers	1.1. Nombre de MBGP <sup>(1)</sup> subies par les passagers/an, en raison d'accidents graves/nombre de trains de voyageurs-km/an	Train de voyageurs-km/an	250,0	21,9	5,70 (Suède)
	1.2. Nombre de MBGP subies par les passagers/an, en raison d'accidents graves/nombre de voyageurs-km/an	Voyageurs-km/an	2,01	0,109	0,0557 (Suède)
2. Personnel	Nombre de MBGP subies par le personnel/an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km/an	Train-km/an	77,9	6,68	1,50 (Slovaquie)
3. Utilisateurs des passages à niveau	3.1. Nombre de MBGP subies par les utilisateurs des passages à niveau/an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km/an	Train-km/an	743,0	78,9	23 (Royaume-Uni)
	3.2. Nombre de MBGP subies par les utilisateurs des passages à niveau/an/ [(Nombre de train-km/an* Nombre de passages à niveau)/voie-km]	(Train-km/an * Nombre de passages à niveau)/voie-km	n.d. <sup>(2)</sup>	n.d. <sup>(3)</sup>	n.d.
4. Autres	Nombre annuel de MBGP subies par des personnes appartenant à la catégorie « autres »/nombre de train-km/an	Train-km/an	18,5	6,98	1,90 (Belgique)
5. Personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires	Nombre de MBGP subies par des personnes non autorisées se trouvant sur les installations ferroviaires/an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km/an	Train-km/an	2 030,0	69,7	28,2 (Pays-Bas)
6. Ensemble de la société	Nombre total de MBGP/an, en raison d'accidents graves/nombre de train-km/an.	Train-km/an	2 510,0	179,0	131 (Irlande, Royaume-Uni)

(1) MBGP: morts blessés graves pondérés

(2) Lors de l'extraction des données, celles sur le nombre de passages à niveau et de km-voies n'étaient pas assez fiables (la plupart des États membres ont fourni des données ISC sur des km-lignes au lieu de km-voies).

(3) Lors de l'extraction des données, celles sur le nombre de passages à niveau et de km-voies, qui sont nécessaires au calcul de cet OSC, n'étaient pas assez fiables (par exemple, la plupart des États membres ont indiqué des km-lignes au lieu de km-voies, etc.).

# ANNEXE V

## CORPUS RÉGLEMENTAIRE À RÉVISER

(hors documents relatifs à la sécurité du personnel)

La liste des documents anciennement annexés à l'arrêté « réglementation » du 23 juin 2003 modifié représente l'ensemble des dispositions qui sont à reprendre dans le cadre des travaux de réorganisation réglementaire prescrit par l'arrêté du 19 mars 2012.

<b>IN 1 384 (MR2 B)</b>	Isolement ou dérangement des systèmes de sécurité embarqués	<b>IN 1705 (R S10B)</b>	Mesures en relation avec les services des passages à niveau
<b>IN 1 472 (R S0)</b>	Généralités	<b>IN 1709 (R S11)</b>	Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires : 1 500 volts courant continu ou 25 000 volts courant alternatif monophasé
<b>IN 1 482 (R S1A – Titre I)</b>	Signaux Titre I : signalisation au sol	<b>IN 1731 (CG TR2 E2 n°1)</b>	Transports exceptionnels
<b>IN 1 490 (R S1B – Titre I)</b>	Arrêt d'un train par un signal carré, un guidon d'arrêt ou un sémaphore fermé	<b>IN 1752 (IG TR4 C1 n°1)</b>	Direction et surveillance de la circulation des trains – régulation
<b>IN 1 493 (R S1C)</b>	Systèmes de répétition des signaux. Contrôles de vitesse et franchissement	<b>IN 2373 (CG S0 n°8)</b>	Procédures de communication à l'usage des agents chargés de l'application du Règlement général de sécurité
<b>IN 1 497 (R S1D)</b>	Information des conducteurs concernant les modifications de la signalisation	<b>IN 2379 (R S1A – Titre II)</b>	Signaux Titre II : Signalisation de cabine
<b>IN 1 498 (NG S1D n° 1)</b>	Avis-Signalisation	<b>IN 2602 (TR4 C5)</b>	Enregistreurs des éléments liés à la sécurité des circulations
<b>IN 1 504 (R S2A)</b>	Service de la circulation	<b>IN 3032 (R S1B – Titre II)</b>	Arrêt d'un train par un repère ou un jalon de manœuvre – Signalisation de cabine de type transmission voie machine (TVM)
<b>IN 1 511 (R S2B)</b>	Protection des voies principales	<b>FR 0131 (CG TR1 F1 n°5)</b>	Véhicules soumis à certaines restrictions – Manœuvre – Classement
<b>IN 1 514 (R S2C)</b>	Circulation des trains	<b>Règlement 001</b>	Exigences relatives au chargement, à la composition, au freinage, à la vitesse limite et à l'équipement des trains pour circuler sur le RFN
<b>IN 1 516 (R S2D)</b>	Conditions d'exercice de la fonction de conducteur et prescriptions concernant plus spécialement les conducteurs	<b>Règlement 002</b>	Montée et descente des voyageurs dans un train – Prévention du risque de chute
<b>IN 1 520 (NG S2D n° 1)</b>	Directive d'application de la réglementation S2D		
<b>IN 1 521 (R S3A)</b>	Régime normal d'exploitation des lignes en double voie		
<b>IN 1 522 (R S3B)</b>	Voie unique temporaire – mouvements à contre-voie		
<b>IN 1 525 (R S3C)</b>	Installation de contre-sens (ICS)		
<b>IN 1 527 (R S4A)</b>	Régime général d'exploitation des lignes à voie unique		
<b>IN 1 528 (R S4B)</b>	Régime particulier des lignes à voie unique à trafic restreint		
<b>IN 1 683 (R S8A)</b>	Manœuvres		
<b>IN 1 685 (R S8B)</b>	Évolutions		
<b>IN 1 700 (R S10A)</b>	Gardiennage des passages à niveau		

Il s'agit de textes à l'origine établis par la SNCF pour son compte propre et qui, en 2003, sont devenus réglementaires.

Depuis 2012, ces textes n'ont plus de caractère réglementaire mais restent opposables aux entreprises ferroviaires ayant bénéficié d'un certificat de sécurité antérieur à la parution de l'arrêté du 19 mars 2012. Ils ont vocation à être remplacés « fonctionnellement » par des consignes du gestionnaire d'infrastructure et des recommandations de l'EPSE.

# ANNEXE VI

## Sigles et acronymes utilisés dans ce document

<b>ANS</b>	autorité nationale de sécurité	<b>MAC</b>	moyens acceptables de conformité
<b>ARAF</b>	Autorité de régulation des activités ferroviaires	<b>MBGP</b>	morts blessés graves pondérés
<b>BEA TT</b>	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre	<b>MSC</b>	méthodes de sécurité communes
<b>CHSCT</b>	comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail	<b>OQA</b>	organisme qualifié agréé
<b>DCF</b>	Direction des circulations ferroviaires	<b>ORR</b>	Office of Rail Regulation
<b>DGITM</b>	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	<b>OSC</b>	objectifs de sécurité communs
<b>DUP</b>	délégation unique du personnel	<b>QCM</b>	questionnaire à choix multiples
<b>ECM</b>	entités en charge de la maintenance	<b>REX</b>	retour d'expérience
<b>ECVVR</b>	European Centralised Virtual Vehicle Register (Registre virtuel européen des véhicules)	<b>RFF</b>	Réseau ferré de France
<b>ERA</b>	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)	<b>RFN</b>	réseau ferré national
<b>ERATV</b>	European Register of Authorised Types of Vehicle (Registre européen des types de véhicules autorisés)	<b>RISC</b>	Railway Interoperability and Safety Committee (Comité sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire)
<b>ETP</b>	équivalent temps plein	<b>RNV</b>	Registre national des véhicules
<b>GEIQ</b>	groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification	<b>RSE</b>	règlement de sécurité de l'exploitation
<b>GI</b>	gestionnaire d'infrastructure (quand on se réfère à RFF)	<b>SGS</b>	système de gestion de la sécurité
<b>GID</b>	gestionnaire d'infrastructure délégué (quand on se réfère à la SNCF GID)	<b>SNCF GID</b>	Société nationale des chemins de fer en tant que « gestionnaire d'infrastructure délégué »
<b>ISC</b>	indicateurs de sécurité communs	<b>VNR</b>	valeur nationale de référence
<b>ISP</b>	indicateurs de sécurité particuliers		



**PEFC™**

PEFC/10-31-1767

PROMOUVOIR  
LA GESTION DURABLE  
DE LA FORÊT



Édité en juin 2013

Contact : service Communication de l'EPSF  
Tél. 33(0)3 22 33 95 55

Impression :  
Alliance Partenaires Graphiques

Conception graphique :  
Links Création Graphique

Photos :  
Christophe Recoura

**EPSF**

60 rue de la Vallée  
CS 11758  
80017 Amiens Cedex 1

tél.33 (0)3 22 33 95 95  
fax 33 (0)3 22 33 95 99  
[epsf@securite-ferroviaire.fr](mailto:epsf@securite-ferroviaire.fr)  
[www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)

epsf