



# Contrat d'objectifs et de performance

2016-2018

**ÉTAT / ÉTABLISSEMENT PUBLIC  
DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE**



**epsf**  
Établissement public de  
sécurité ferroviaire

# Contrat d'objectifs et de performance 2016 – 2018

**État/Établissement public de sécurité ferroviaire**



## PRÉAMBULE

Le transport ferroviaire est au cœur de la vie quotidienne des Français tant il contribue à la politique des déplacements.

J'ai fait de la sécurité ma première priorité pour ce secteur et il convient de veiller à ce que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures, les constructeurs de matériels et l'ensemble des acteurs intègrent pleinement cette responsabilité dans leurs actions.

Le rôle de l'Établissement public de sécurité ferroviaire est fondamental parce qu'en autorisant et en contrôlant chaque entité, il a la vision globale du système ferroviaire.

J'ai donc souhaité que l'EPSF renforce son positionnement stratégique et exemplaire au centre du système ferroviaire.

Ce positionnement doit prendre en compte les mutations actuelles et futures de l'environnement institutionnel, notamment dans le cadre européen. Il doit également intégrer les besoins très importants de rénovation du réseau ferré et de modernisation des techniques et des méthodes.

Le rôle de l'EPSF doit être d'accompagner ces évolutions tout en veillant à ce qu'elles contribuent à l'amélioration de la sécurité.

Les objectifs fixés dans le présent contrat d'objectifs et de performance traduisent cet engagement partagé entre l'État et l'EPSF.

### **Alain Vidalies**

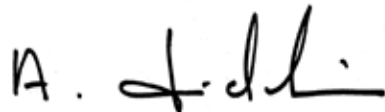
Secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales sur le climat, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

## CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE 2016 – 2018

entre l'État, représenté par  
le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer,  
chargée des Relations internationales sur le climat, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche  
et l'Établissement public de sécurité ferroviaire, représenté par sa directrice générale

À Paris, le 27 juin 2016

Le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Environnement,  
de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales  
sur le climat, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche



**Alain Vidalies**

La directrice générale de l'Établissement public de sécurité  
ferroviaire



**Florence Rousse**





INTRODUCTION.....	7
NOUVEAU POSITIONNEMENT DE L'EPSF.....	8
1. La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et la priorité donnée à la sécurité ferroviaire.....	9
2. Le 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire.....	10
PROJET D'ÉTABLISSEMENT.....	12
BILAN DU COP 2013-2015.....	14
Bilan du COP 2013-2015 en matière de contrôles et d'autorisations.....	16
Concernant les contrôles.....	16
Concernant les autorisations.....	17
LES AXES STRATÉGIQUES DU COP 2016-2018.....	18
1. Conforter la vocation de l'EPSF à l'aune du bilan du COP 2013-2015.....	19
1.1 Objectif n° 1 : renforcer et élargir les contrôles.....	19
1.2 Objectif n° 2 : garantir la traçabilité des contrôles et des autorisations, leur gestion documentaire et leur archivage.....	20
1.3 Objectif n° 3 : mettre en place un contrôle de gestion opérationnel.....	20
2. Systématiser le retour d'expérience.....	21
2.1 Objectif n° 4 : améliorer la démarche de retour d'expérience, notamment par une meilleure connaissance des événements de sécurité.....	21
2.2 Objectif n° 5 : intégrer systématiquement les recommandations du BEAT-TT et lui proposer un protocole d'échanges et de collaboration.....	22
3. Développer le rôle de l'EPSF en matière d'innovation, recherche et développement.....	23
3.1 Objectif n° 6 : développer la présence de l'établissement dans les instances relatives à l'innovation et à la R&D ; initier, suivre ou contribuer à des projets permettant d'améliorer le niveau de sécurité ; formuler le cas échéant des positions en matière d'intégration de la sécurité dans des projets en cours de développement.....	23
4. Renforcer les relations avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers.....	24
4.1 Objectif n° 7 : développer la coordination des activités de supervision – activités d'autorisation et de surveillance – avec les autres autorités nationales de sécurité, en priorité celles des États frontaliers, dans la perspective du 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire et renforcer l'influence de l'EPSF tant au sein de l'Union européenne qu'au-delà.....	24
4.2 Objectif n° 8 : développer les coopérations avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers en vue de la mise en œuvre du 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire.....	26
5. Développer les compétences.....	28
5.1 Objectif n° 9 : ouvrir les recrutements à différents viviers de manière à instaurer une diversité des profils et un équilibre des origines.....	28
5.2 Objectif n° 10 : conforter les compétences et développer l'employabilité des personnels de l'EPSF.....	29
6. Coopérer avec la SNCF sur les missions transversales en matière de sécurité qui lui sont conférées par la loi portant réforme ferroviaire.....	30
6.1 Objectif n° 11 : accompagner la montée en charge de la SNCF en matière de sécurité en lui proposant ou en soutenant des initiatives de sa part, sur des sujets d'intérêt général pour le secteur, dans le respect des responsabilités de chacun des acteurs.....	30
6.2 Objectif n° 12 : associer la SNCF aux procédures de concertation organisées et conduites par l'EPSF, concernant des réflexions transversales sur la sécurité.....	31
Conclusion.....	33
Sigles et acronymes utilisés dans ce document.....	35



## INTRODUCTION

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), créé en 2006, a pour textes fondateurs la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ainsi que le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif à ses missions et ses statuts et le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. Ces deux décrets ont été modifiés à plusieurs reprises y compris en 2015, le plus récemment par le décret n° 2015-1757 du 24 décembre 2015.

Compétent sur le réseau ferré national et sur les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables définis par décret, l'EPSF est une autorité de sécurité nationale indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et autres demandeurs d'autorisation.

Établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, il a notamment pour missions de délivrer les certificats de sécurité d'entreprise ferroviaire, les agréments de sécurité de gestionnaire d'infrastructure et les agréments d'organisme de formation aux tâches essentielles de sécurité, ou encore les autorisations de mise en exploitation commerciale de véhicules, d'infrastructures ou de systèmes de signalisation. Il administre également le Registre national des véhicules, alimente le Registre européen des types de véhicules et délivre les licences de conducteurs de trains. Il assure en

outre le suivi et le contrôle des autorisations ainsi délivrées. Il élabore et publie des documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire, certains textes pouvant avoir valeur de « moyens acceptables de conformité » à la réglementation. Il assure de manière générale une veille sur le niveau de sécurité national et l'animation d'actions d'amélioration collectives au secteur. Il répond aux consultations du secrétaire d'État chargé des Transports sur toute question relative à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaire, en particulier sur les propositions d'évolution de la réglementation.

L'EPSF est un acteur essentiel de la sécurité ferroviaire en France en ce qu'il intervient dans l'activité de tous les autres acteurs de la profession, qu'il s'agisse des entreprises du secteur, des industriels et des fabricants, des chercheurs, des services de l'État et de ses opérateurs, des syndicats professionnels ou encore de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers. Cet environnement très divers et largement transnational doit toutefois s'accorder avec l'exigence soutenue tant par les pouvoirs publics français que par les citoyens d'une sécurité optimale des biens et des personnes. Ainsi, l'État est le garant de la sécurité du transport ferroviaire au niveau global; les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires sont responsables de la sécurité au titre de leurs activités respectives; l'EPSF a pour sa part la mission de vérifier que gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires satisfont à leurs obligations en matière de sécurité.





## Nouveau positionnement de l'EPSF



Il incombe à l'EPSF d'intégrer des évolutions majeures sur la période 2016-2018.

## 1. LA LOI DU 4 AOÛT 2014 PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE ET LA PRIORITÉ DONNÉE À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Au plan national, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et les orientations du secrétaire d'État chargé des Transports renforcent le positionnement de l'EPSF au sein du système ferroviaire français.

La création d'un groupe public industriel intégré est fondée sur la constitution d'un établissement public de tête « mère » (la SNCF) et deux établissements publics « filles » (le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau et l'exploitant ferroviaire SNCF Mobilités). Cette structure vise à remédier à la dispersion antérieure des responsabilités et des moyens en

substituant un gestionnaire d'infrastructure unique à l'organisation précédente articulée autour d'un gestionnaire d'infrastructure et d'un gestionnaire d'infrastructure délégué. À cette occasion, le Code des transports attribue à la SNCF des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, sans préjudice des missions de l'EPSF dans ce domaine.

Cette interaction organisée par les textes justifie un axe stratégique du COP visant **l'objectif général d'une coopération plus poussée entre la SNCF et l'EPSF sur des missions transversales liées à la sécurité.**

Enfin, la réforme ferroviaire et les réorganisations importantes qu'elle induit au sein des différents établissements du groupe ont pour conséquence une prise en compte particulière par l'EPSF des dossiers de SNCF Réseau d'une part, de SNCF Mobilités d'autre part. Pour ces entreprises, la délivrance et le maintien d'un agrément et d'un certificat s'appuient sur une revue complète des processus internes de la sécurité, dans un contexte où des résultats concrets d'amélioration sont fortement attendus.

Dans ce cadre nouveau, le secrétaire d'État chargé des Transports a fait de la sécurité ferroviaire sa priorité. À l'occasion d'un déplacement à l'Établissement public

de sécurité ferroviaire le 9 septembre 2014, il a annoncé la mise en œuvre d'un plan d'actions, visant à mobiliser l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire en faveur de la sécurité.

Celui-ci met en lumière **le rôle central que doit continuer à jouer l'EPSF en matière de sécurité ferroviaire, étayant la nécessité de renforcer la coordination transversale de la sécurité en lui conférant un rôle d'ensemblier, de conduite d'audits systémiques centrés sur des problématiques touchant des acteurs multiples, d'amplification de ses missions et d'élargissement de son champ de compétence.**

Le secrétaire d'État chargé des Transports a, par ailleurs, décidé la création d'un Comité de suivi de la sécurité ferroviaire, qu'il préside, portant sur la mise en œuvre du plan d'actions et des recommandations formulées par le Bureau d'enquête des accidents de transport terrestre.

## 2. LE 4<sup>e</sup> PAQUET FERROVIAIRE

Le droit de l'Union européenne entraîne, en outre, un nouveau positionnement de l'EPSF.

Ainsi, le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire vise la poursuite de l'ouverture du marché ferroviaire ; il poursuit également l'objectif d'harmoniser au sein de l'Europe les procédures liées aux certificats de sécurité et aux autorisations des véhicules, afin de lever les obstacles techniques à la concurrence. Les institutions européennes ont choisi pour ce faire de transférer les compétences nationales correspondantes à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers. Cet enjeu européen doit nourrir un axe stratégique du contrat d'objectifs et de performance (COP), reposant sur le développement de la coopération entre l'EPSF et l'Agence, en accompagnant la montée en puissance de celle-ci, en promouvant des complémentarités opérationnelles dans le respect du partage des compétences nationales et européennes. Cette exigence passe également par le renforcement d'une relation étroite entre l'EPSF et sa tutelle, de manière à assurer la cohérence des positions françaises défendues à Bruxelles ou

dans les instances de l'Agence, pour la mise en œuvre du nouveau dispositif. Cette transition nécessite aussi des règlements ou des décisions sur lesquels la réflexion est en cours dans les services de la Commission et à l'Agence.

Enfin, la période qui s'ouvre constitue un défi interne pour l'établissement confronté à la nécessité de s'adapter à la nouvelle répartition des tâches concrètement délimitées, au fur et à mesure que les options seront clarifiées et précisées à l'échelle européenne.

La Commission européenne a publié le 30 janvier 2013 les propositions législatives du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire visant à créer un espace ferroviaire européen unique, en ouvrant à la concurrence les marchés domestiques de transport de voyageurs. Il est composé de deux volets : un volet « politique », concernant l'ouverture des marchés nationaux de transport de voyageurs et la réforme des modèles de gouvernance ferroviaire, et un volet « technique », concernant la sécurité, l'interopérabilité et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers.

Le volet technique interfère directement avec les missions confiées à l'EPSF et modifie en profondeur la directive « Interopérabilité » n° 2008/57/CE, la directive « Sécurité » n° 2004/49/CE et le règlement de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fers (CE) n° 881/2004.

Si le Parlement s'est exprimé en première lecture le 26 février 2014 sur l'ensemble des textes des deux volets, les présidences en exercice successives du Conseil ont fait le choix de séparer les négociations sur les deux volets, en se focalisant tout d'abord sur les négociations du volet « technique ».

Ainsi, trois textes ont été publiés sur le volet technique au Journal officiel de l'Union européenne du 26 mai 2016. Il s'agit du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

Les trilogues concernant le volet « politique » ont commencé à l'automne 2015 et ont abouti à un accord informel le 19 avril 2016. Un accord sur l'ensemble est attendu pour l'automne 2016.

Les textes du volet technique prévoient une période de transition de trois ans à compter de la date de leur publication au JOUE, le Journal officiel de l'Union européenne. Ceci a conduit l'Agence à mettre en place un programme de travail projetant l'entrée en vigueur de la réforme au 1<sup>er</sup> janvier 2019.







# PROJET D'ÉTABLISSEMENT

Au vu de ces évolutions majeures, l'EPSF a engagé une réflexion interne à partir de 2014, ayant abouti à un projet d'établissement en 2015. Ce projet exprime une vision de la place de l'EPSF, définie par ses équipes et ses dirigeants, pour les trois prochaines années, et permet de fonder le contrat d'objectifs et de performance 2016-2018. Cette démarche proactive, alors que l'EPSF se situe à un moment charnière de son existence, près de dix ans après sa création, témoigne de la volonté de l'établissement de transformer les évolutions externes en opportunités, dessinant les contours d'une ambition collective et mobilisatrice.

Le projet d'établissement a naturellement identifié la nécessité de conforter la vocation de l'EPSF en tant qu'autorité nationale de sécurité ce qui entraîne une stratégie délibérée de développement et de consolidation dans la durée des compétences internes. Il a également mis en exergue **trois axes porteurs d'avenir**, parmi lesquels le renforcement des liens avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, la systématisation du retour d'expérience sur la sécurité, avec tous les acteurs et industriels du système, ainsi que la contribution active aux enjeux de l'innovation et de la recherche et développement, afin de conférer à l'établissement un rôle de facilitateur, voire même de prescripteur en la matière. Le bon accomplissement de toutes ces missions est une condition nécessaire pour continuer à être une autorité majeure en Europe.

Dans le droit fil du projet d'établissement et des réflexions qui l'ont précédé, l'EPSF s'est d'ores et déjà employé à poser les bases d'une politique novatrice.

Dans le domaine du retour d'expérience, l'animation de réunions et le partage d'informations entre davantage d'acteurs du secteur ont été mis en place. Un nouveau dispositif de collecte par l'EPSF des données de sécurité doit permettre une analyse plus poussée des risques et des solutions potentielles.

Dans le domaine de la recherche et développement, l'année 2015 a vu la signature avec l'Institut de recherche technologique Railenium en septembre d'un accord global de coopération. En décembre, Railenium et l'EPSF ont pu rassembler, dans un accord spécifique de recherche sur le shuntage des trains, SNCF Réseau et les

constructeurs de matériels roulants. Ce sont les prémices d'une ambition consistant à renforcer les capacités de prospective et d'initiative de l'établissement.

Pour mieux préparer les échéances européennes, l'EPSF s'est déjà rapproché de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et a signé avec elle, le 3 septembre 2015, un accord de collaboration anticipée. Ce type d'accord a été ensuite pris comme modèle par l'Agence pour signer des accords similaires avec d'autres autorités nationales (l'Allemagne, puis le Royaume-Uni, notamment, viennent de concrétiser la même démarche).

En cohérence avec ces perspectives, il restait naturellement à valoriser et renforcer les ressources humaines de l'établissement, de manière à soutenir le niveau d'expertise des collaborateurs, dans un contexte de rotation des effectifs qui demeure important et de raréfaction des profils adaptés à des exigences de recrutement relativement sévères. L'EPSF, fin 2015, a accru ses effectifs dans les limites permises par les instructions des tutelles (Finances et Transports).

L'EPSF est donc à la fois soumis au changement sous l'influence de la construction européenne mais il se veut aussi acteur de l'évolution de façon à l'anticiper et à la conduire, tant pour la sécurité ferroviaire dans son ensemble que pour la pérennisation de ses équipes et

de son savoir-faire opérationnel et technique.

Ce sont donc cinq axes stratégiques directement issus du projet d'établissement auxquels s'ajoute un axe inspiré par le ministère en charge des transports sur la base de la réforme ferroviaire qui alimentent le COP 2016-2018. Au final, celui-ci se veut plus évolutif que le COP 2013-2015, intégrant une dimension prospective permise par l'arrivée à maturité de l'établissement. Avec un nombre d'objectifs opérationnels moindre (12, contre 24 pour le COP 2013/2015), il témoigne de la volonté de resserrer l'attention des deux parties signataires sur les leviers d'actions les plus pertinents.





# BILAN DU COP 2013-2015

**Les objectifs liés à la mise en œuvre de ces orientations sont ensuite classés selon les familles d'activités suivantes :**

- délivrance des autorisations ;
- suivi du niveau de sécurité ;
- contrôle des acteurs ;
- préparation du cadre réglementaire ;
- diffusion, explication des bonnes pratiques ;
- soutien et pilotage des équipes de l'EPSF par les fonctions support (DRH, secrétariat général).

La quasi-totalité des indicateurs de performance ont été satisfaits. Il faut toutefois noter que des engagements pris sur la mise en place d'un suivi analytique de la dépense et d'un contrôle de gestion opérationnel n'ont pu être réalisés comme prévu. Toutefois, ces thématiques ont fait l'objet de réflexions complémentaires et doivent être intégrées au COP 2016-2018.

Par ailleurs, la période du COP 2013-2015 a été marquée par deux accidents graves survenus sur le réseau ferré national : Brétigny-sur-Orge en 2013, Denguin en 2014. À cela s'est ajouté l'accident à Eckwersheim le 14 novembre 2015, sur une ligne en cours de construction, hors du réseau exploité, donc hors champ de compétence de l'EPSF stricto sensu. Ces événements dramatiques ont poussé à un recentrage des ressources disponibles de l'établissement sur les priorités

opérationnelles, par exemple en matière de contrôle des infrastructures. Enfin, le nombre des autorisations à instruire a cru fortement, et les réalisations ont largement dépassé les objectifs fixés.

**Les acquis de l'EPSF reposent largement sur l'atteinte des objectifs assignés par le COP afférents à la période 2013-2015, dont les orientations stratégiques consistaient, pour l'établissement, à :**

- renforcer son autorité comme garant de la maîtrise de la sécurité auprès des acteurs ferroviaires ;
- diffuser activement une culture commune de la sécurité auprès des acteurs de niveau national et européen ;
- maîtriser et piloter sa performance opérationnelle dans un contexte d'activité croissante notamment en utilisant efficacement l'expertise ;
- attirer, développer et maintenir un capital humain en valorisant les compétences existantes.





# BILAN DU COP 2013-2015 EN MATIÈRE DE CONTRÔLES ET D'AUTORISATIONS

## Concernant les contrôles

L'EPSF a mis en place **des tableaux de bord trimestriels** publiés sur son site Internet permettant d'informer régulièrement sur la performance de la sécurité, sans attendre le rapport annuel de sécurité.

Ce COP exigeait également de mener annuellement une enquête qualité de service. Suite à celle réalisée en 2013, une action a été menée pour améliorer la présentation **du bulletin d'information mensuel** concernant les événements de sécurité. Ce document est ainsi plus efficient et didactique.

La période a vu également la montée en puissance **du dispositif de retour d'expérience « système »** au niveau local aux fins de réunir, suite à un événement de sécurité mettant en jeu des problématiques d'interfaces, les différentes parties impliquées. Sept retours d'expérience de ce type ont eu lieu en 2013, 10 en 2014 et 10 en 2015.

L'année 2015 a permis d'initier la

démarche d'amélioration de la remontée des événements de sécurité vers l'EPSF avec, comme première étape concrète, l'élaboration **d'une nomenclature unique des événements de sécurité**, définie en groupe de travail avec la profession.

Enfin, il faut noter la réalisation **d'une première amorce d'élargissement du retour d'expérience à plus d'acteurs** avec la mise en place en 2015 de réunions entre gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau, titulaires de contrats de partenariat public-privé, réseaux portuaires, Eurotunnel, TP Ferro, Chemins de fer luxembourgeois) et la préparation d'un élargissement plus important à partir de 2016. Celui-ci prendra en compte les résultats d'un questionnaire mené en 2015 et mettant en exergue la volonté des acteurs d'approfondir et de systématiser les échanges en matière de sécurité ferroviaire. Il est important de noter à cet égard que ces avancées sur le sujet du retour d'expérience ne figuraient pas dans le COP 2013-2015 qui a pu se trouver en retrait par rapport à l'évolution forte des enjeux de sécurité au cours de la période.

### Une activité en croissance constante

Le nombre de contrôles a progressé de manière très significative sur la période, passant d'environ 90 contrôles en 2012 à environ 270 contrôles en 2015. Cette hausse

résulte principalement de la mise en place de contrôles opérationnels visant à compléter le dispositif établi par l'EPSF depuis plusieurs années moyennant une vérification plus importante en volume de la mise en œuvre effective des dispositions des systèmes de gestion de la sécurité sur le terrain. Les audits et inspections ont également été renforcés dans leur champ et leur contenu grâce notamment à l'amélioration des processus internes de la direction des Contrôles, à l'expérience acquise par les équipes d'inspecteurs et à l'utilisation d'un outil informatique de programmation des contrôles permettant une bonne logistique et un suivi efficient des opérations menées.

Du point de vue qualitatif, la fixation des priorités est désormais formalisée par **la stratégie de surveillance** élaborée par l'EPSF et publiée sur son site Internet. La première version de cette stratégie date de fin 2013. Une version actualisée a été publiée en juillet 2015. Depuis 2014, le programme annuel des contrôles est ainsi élaboré par

déclinaison de cette stratégie. Afin de respecter le contrat d'objectifs, il intègre l'impératif de contrôler au moins deux fois chaque entité autorisée sur la période de cinq années d'exercice que lui confère son autorisation. Un premier contrôle est réalisé dans l'année qui suit la délivrance de l'autorisation et un second au cours des quatre années suivantes. Dans la pratique, l'augmentation de la capacité de contrôle de l'EPSF a permis d'aller au-delà de ce minimum fixé par le contrat d'objectifs. Ces contrôles supplémentaires ont été ciblés à l'aune de la stratégie de surveillance vers les entités rencontrant le plus de difficultés dans la maîtrise de leur système de gestion de la sécurité d'une part, sur des thèmes spécifiques tels que la maintenance des infrastructures, le transport de marchandises dangereuses ou encore la mise en œuvre des recommandations du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) d'autre part.

	2013	2014	2015
Audits systématiques	54	47	37
Audits conjoncturels	8	34	25
Inspections	45	43	31
Contrôles opérationnels	5	87	176
	<b>112</b>	<b>211</b>	<b>269</b>

## Concernant les autorisations

Ce sont 274 autorisations qui ont été délivrées (y compris renouvellements ou modifications) sur la période 2013-2015. On compte notamment :

- 50 AMEC d'infrastructures (incluant la signalisation);
- 61 AMEC de matériels roulants (+ deux relevant de l'arrêté dit « TMD » du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres);
- 42 certificats de sécurité nouveaux ou substantiellement modifiés (17 nouveaux, parmi lesquels sept concernent des sections frontalières);
- 47 centres de formation dont 11 nouveaux;
- 17 centres d'examen dont 10 nouveaux;
- 10 agréments de sécurité dont six nouveaux (dont quatre agréments de ports suite à la parution du décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015).

Deux enquêtes qualitatives ont été réalisées auprès du secteur, en 2013 et 2015, afin d'améliorer la qualité et la réactivité du traitement des dossiers et la relation avec les usagers.

L'objectif relatif au **renouvellement de l'agrément du gestionnaire d'infrastructure** a pris une dimension particulière liée au contexte réglementaire de la période considérée. En effet, si les agréments de

Réseau ferré de France (RFF) et de SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF « GID ») ont bien été renouvelés en février 2013, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a conduit le gestionnaire d'infrastructure unifié SNCF Réseau, qui regroupe RFF et SNCF « GID », à obtenir un nouvel agrément délivré le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Le caractère majeur de cette réorganisation a nécessité des échanges entre l'EPSF et la SNCF près d'un an en amont de l'autorisation, laquelle a été délivrée pour une année et devra faire l'objet d'une nouvelle demande en 2016. De la même façon, **un certificat de sécurité nouveau** a été délivré à SNCF Mobilités.

L'objectif lié à la montée en puissance **des demandes de licences européennes de conducteurs** mises en place en 2011 visait à gérer l'afflux de demandes présentant un caractère exponentiel : 753 licences ont été délivrées en 2013, 1352 en 2014, 1865 en 2015. Afin de maintenir la cible de 100 % de délivrance de licences dans les délais, le Registre national des licences a fait l'objet de plusieurs améliorations techniques telles que l'envoi automatique de courriers de levée de suspension ou la possibilité pour les exploitants de pouvoir vérifier directement les dates de validité des licences pour les conducteurs dont ils ont la charge.

Un autre objectif avait trait au **Registre national des immatriculations de véhicules** (RNV),

connecté au Registre virtuel européen des véhicules (European Centralised Virtual Vehicle Register, ECVVR). Le RNV tenu par l'EPSF inclut près de 200 000 enregistrements et, à ce titre, fait partie des registres les plus à jour parmi l'ensemble des États membres de l'UE. C'est ainsi que l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a sollicité l'EPSF en octobre 2015 afin d'engager un travail de vérification des données contenues au sein du registre européen. Par ailleurs, l'EPSF dispose depuis fin 2015 d'un logiciel totalement dédié à la gestion des immatriculations, fruit d'un travail initié en 2013 afin d'améliorer la robustesse du processus et de migrer progressivement vers une gestion dématérialisée des demandes.





# LES AXES STRATÉGIQUES DU COP 2016-2018



L'ambition du nouveau COP est de conforter le socle des acquis, voire de le renforcer sur la thématique du contrôle de gestion et de l'optimisation des coûts, au titre de son premier axe, de manière à pouvoir bâtir une véritable ambition d'avenir, développée par les axes suivants.

## 1. CONFORTER LA VOCATION DE L'EPSF À L'AUNE DU BILAN DU COP 2013-2015

### 1.1 Objectif n° 1 : renforcer et élargir les contrôles

**Cet objectif est incarné par trois indicateurs de performance.**

- Il s'agit en premier lieu, dans le prolongement du renouvellement des autorisations délivrées à SNCF Réseau et SNCF Mobilités, prévu mi-2016, d'établir, avec ces deux EPIC, un programme pluriannuel de contrôle et le mettre en œuvre.

Compte tenu du volume et de la diversité de leurs activités (gestion des capacités, gestion des circulations ferroviaires, maintenance de l'infrastructure, ingénierie et projets pour SNCF Réseau ; exploitation du fret, voyageurs transiliens, voyageurs TER et Intercités, TGV,

maintenance du matériel pour SNCF Mobilités) et de leurs implantations sur l'ensemble du territoire, il apparaît nécessaire de mettre en place un programme de contrôle structuré qui ne soit pas enfermé dans l'année calendaire.

- Il convient au titre de cet objectif, en second lieu, de programmer au moins 24 contrôles opérationnels d'infrastructures par an sur la période 2016-2018.

Le principe du contrôle opérationnel consiste à vérifier l'efficacité dans la pratique des dispositions décrites dans les systèmes de gestion de la sécurité des exploitants autorisés par l'EPSF et de leurs déclinaisons dans les procédures internes de ces exploitants. L'existence, la pertinence et la conformité à la réglementation de ces dispositions et procédures internes sont régulièrement contrôlées par l'EPSF, tout comme elles doivent l'être par les exploitants eux-mêmes.

Après la mise en place fin 2013 des contrôles opérationnels ciblant les trains et les entreprises ferroviaires, il incombe désormais de mettre en place ces contrôles sur la maintenance de l'infrastructure réalisée par SNCF Réseau. À l'aune d'une première phase de mise au point au second semestre 2015, l'objectif est de réaliser 24 contrôles opérationnels par an dès 2016 et sur la durée du contrat d'objectifs. Chaque contrôle fait l'objet d'un rapport envoyé à SNCF Réseau. Un suivi mensuel du nombre de

contrôles sera réalisé et permettra de vérifier l'atteinte des objectifs.

- Enfin, en troisième lieu, il s'agit de tenir compte des conclusions des audits menés sous l'égide de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

La démarche du « cross audit » a été lancée en 2015 sous l'égide du « NSA network » qui rassemble l'Agence et les différentes autorités nationales de sécurité (ANS). Sur la base du volontariat, les ANS opèrent entre elles des audits croisés aux fins d'évaluer le respect des directives européennes, d'échanger sur les bonnes pratiques, d'identifier les problématiques rencontrées et d'y apporter des solutions partagées. Ces audits sont menés sous la supervision d'un comité d'audit ad hoc, au sein duquel l'EPSF est représenté depuis peu. Ce programme doit favoriser les échanges et retours d'expériences entre les ANS et harmoniser les processus décisionnels. Si les rapports d'audit dévoilent les forces et faiblesses des ANS volontaires, leurs conclusions ne font pas l'objet d'un suivi et la mise en application des préconisations éventuelles reste de la seule responsabilité de l'ANS concernée.

L'EPSF se prêtera à l'exercice en 2016 et intégrera dans ses processus les observations étayées le cas échéant.



## 1.2 Objectif n° 2 : garantir la traçabilité des contrôles et des autorisations, leur gestion documentaire et leur archivage

Les documents qui engagent la responsabilité de l'établissement doivent être archivés selon des règles énoncées par un référentiel de conservation aux fins d'identification, de traçabilité et de sécurisation. Ce référentiel est vérifié et visé par la mission des archives du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer. Les archives ainsi constituées sont stockées, consultées en tant que de besoin puis, à l'issue de leur cycle de vie, détruites ou transférées aux archives historiques.

L'EPSF pratique aujourd'hui un archivage uniquement physique et capitalise l'information sur AGORA, applicatif de gestion électronique des documents, afin d'en faciliter la consultation, sans pouvoir assurer, toutefois, un archivage pérenne des documents numériques.

Or l'établissement produit de nombreux documents dont le format original est numérique et la mise en place progressive de la signature électronique accentuera cette tendance, de même que la généralisation de la saisine de l'administration par voie électronique (SVE).

Il est alors nécessaire de pouvoir archiver ces documents numériques sans avoir à en imprimer des copies, tout en continuant à archiver les documents encore signés de façon manuscrite ou reçus au format papier, en mettant en place un dispositif hybride, à savoir physique et électronique, dans un système électronique tel que SPARK. Cet outil, en connexion avec la plateforme de gestion électronique des documents AGORA, sera à même de récupérer les documents numériques identifiés sur celle-ci et d'en faire l'archivage.

Le deuxième indicateur de performance choisi dans le cadre de cet objectif traduit la volonté de l'EPSF de disposer des outils opérationnels pour assurer la traçabilité effective des pièces. Il conviendra de faire un lien cohérent entre ce futur dispositif et les logiciels existants de gestion documentaire et d'archivage, l'ensemble devant former un système robuste permettant de gagner en efficacité et en réactivité face aux sollicitations variées au gré d'un contexte exigeant, notamment en cas d'enquête post-accident, de saisine de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER), de demande d'information des services ministériels, ou de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

## 1.3 Objectif n° 3 : mettre en place un contrôle de gestion opérationnel

La mise en place opérationnelle du nouvel outil de gestion budgétaire et comptable publique au 1<sup>er</sup> janvier 2016 facilitera le report et le suivi d'indicateurs de contrôle de gestion pertinents.

Les indicateurs identifiés doivent permettre de suivre la mise en application du projet d'établissement et du présent contrat d'objectifs et de performance qui en est l'émanation. Au-delà, ils doivent traduire l'avantage-coût des décisions prises en vue d'optimiser l'allocation des ressources, l'origine et la répartition des recrutements ainsi que les méthodes de travail.

OBJECTIF n° 1	INDICATEURS	CIBLES
Renforcer et élargir les contrôles	Dans le prolongement du renouvellement des agréments SNCF Réseau et SNCF Mobilités (mi 2016), établir avec ces entreprises un programme pluriannuel de contrôles et le mettre en œuvre	100 %
	Programmer des contrôles opérationnels d'infrastructures chaque année	Au moins 24 contrôles opérationnels d'infrastructures annuels sur la période 2016-2018
	Mettre en place un plan d'actions internes suite aux audits sous l'égide de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	100 %
OBJECTIF n° 2	INDICATEURS	CIBLES
Garantir la traçabilité des contrôles et des autorisations, leur gestion documentaire et leur archivage	Disposer d'applicatifs informatiques opérationnels permettant la traçabilité, respectivement, des autorisations et des contrôles	Échéance 2018
	Disposer de l'archivage électronique Spark alimenté par AGORA (gestion électronique des documents)	Échéance 2018
OBJECTIF n° 3	INDICATEURS	CIBLES
Mettre en place un contrôle de gestion opérationnel	Suivre au moins 10 indicateurs de contrôle de gestion, intéressant toutes les directions de l'établissement	Échéance 2016
	Établir un report synthétique périodique des principaux postes de dépenses et de recettes de manière à anticiper les actions correctives nécessaires	Échéance 2016



## 2. SYSTÉMATISER LE RETOUR D'EXPÉRIENCE

Alors que le niveau de sécurité ferroviaire doit s'améliorer, l'EPSF identifie le développement du retour d'expérience, appuyé sur une analyse approfondie des risques, comme un levier prépondérant de progrès, répondant aux attentes de la société dont la tolérance aux accidents, notamment collectifs, ne cesse de diminuer.

L'augmentation du nombre d'intervenants au sein du secteur ferroviaire et l'hétérogénéité des situations imposent, de plus, une systématisation du partage d'expérience.

La qualité des données constitue un élément clé pour affiner l'analyse de risques ; une des premières actions au titre de cet

axe stratégique réside donc dans l'amélioration de la remontée des événements de sécurité à l'EPSF par les exploitants ferroviaires.

Ce système collectif est à concevoir, mettre en place et utiliser progressivement par l'ensemble du secteur.

### 2.1 Objectif n° 4 : améliorer la démarche de retour d'expérience, notamment par une meilleure connaissance des événements de sécurité

**Cet objectif est distingué par trois indicateurs.**

- Il convient de parvenir fin 2017 à une base de données des événements de sécurité alimentée par les opérateurs ferroviaires français.

Le projet de système commun de traitement des événements de sécurité intervient dans un contexte où le processus de retour d'expérience (REX) est déjà largement mis en application par les exploitants et l'EPSF. Les outils de gestion de ce REX varient selon les exploitants : très développés chez certains, ils sont moins structurés chez d'autres. Quel qu'en soit

le niveau de maturité, il n'en demeure pas moins qu'un historique existe, qu'il importe de conserver. Néanmoins, les données étant stockées sous des formats divers, il est nécessaire de définir un socle commun de forme et de contenu pour pouvoir partager cette information de manière efficiente.

De ce prérequis est née la volonté d'utiliser une nomenclature commune afin de décrire tous les événements de sécurité de manière homogène. Cette nomenclature, établie avec le secteur, fait désormais l'objet de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire.

Le développement d'une base de données des événements de sécurité alimentée par les opérateurs ferroviaires français matérialise une volonté d'uniformisation des pratiques de déclaration et d'enregistrement des données en proposant un environnement technique permettant ce partage d'information. À terme, celles-ci seront classées selon une échelle de gravité standardisée, en cours d'élaboration. Cette structuration autour d'une description partagée des événements a pour but d'améliorer leur connaissance par chacun des acteurs du domaine ferroviaire et également d'améliorer les analyses de risques qui en découlent.

Le nouveau dispositif garantira :

- une nomenclature des événements

de sécurité à enregistrer et à transmettre à l'EPSF, ce qui devrait conduire à augmenter de manière significative le nombre d'événements recensés et de faire de meilleures analyses ;

- une information directe de l'EPSF, via un outil informatique partagé, par les exploitants concernés pour chaque événement de sécurité survenu ;
- la transmission par chaque exploitant de sa propre analyse des événements et de leur niveau de gravité estimé pour en améliorer la qualité d'exploitation ;
- la possibilité pour l'EPSF de privilégier l'analyse et l'animation du REX grâce à la suppression de tâches de saisie redondantes.

- Il s'agit en second lieu d'étendre la démarche de REX aux centres de formation, aux entités en charge de la maintenance, aux organismes qualifiés accrédités et aux constructeurs.

Cet objectif fait partie des éléments de mise en œuvre du plan d'actions pour la sécurité du système ferroviaire annoncé par le secrétaire d'État chargé des Transports le 9 septembre 2014. En particulier concernant l'organisation du système ferroviaire dans laquelle chacun des acteurs est aujourd'hui responsable de la sécurité de son domaine d'action mais ne dispose pas forcément d'une vision globale du système, la nécessité de renforcer la transversalité, la cohérence

et la coordination du système a été identifiée. Comme évoqué ci-dessus, l'EPSF anime depuis plusieurs années une démarche de retour d'expérience au niveau « système » associant les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure historique. Les gestionnaires d'infrastructures des réseaux comparables (décret n° 2015-84 du 28 janvier 2015 fixant la liste des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national) et les futurs gestionnaires des nouvelles lignes à grande vitesse (Sud-Est Atlantique, Bretagne-Pays de Loire et contournement de Nîmes-Montpellier) y sont associés depuis 2015. À partir de 2016, il s'agit d'élargir encore ce partage en impliquant les autres acteurs du ferroviaire, autorisés ou non par l'EPSF, que sont les centres de formation, les entités en charge de la maintenance (ECM), les constructeurs et les organismes qualifiés accrédités (OQA).

● Enfin, il conviendra d'instaurer des ateliers d'animation réglementaire sur des points techniques particuliers, résultant du retour d'expérience, avec un objectif de simplification.

Ce troisième indicateur consiste à mettre en cohérence les règles, pratiques recommandées ou moyens acceptables de conformité et à les diffuser de manière homogène et claire auprès de la

profession. Cet indicateur procède également du plan d'actions pour la sécurité du système ferroviaire du 9 septembre 2014, lequel a relevé les difficultés de mise en œuvre de la réglementation en citant l'exemple de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Ainsi, il incombe à l'EPSF d'accompagner le déploiement de la réglementation, en intégrant dans la démarche le besoin exprimé de facilitation tout en tenant compte de la nature et de l'importance des risques.

## 2.2 Objectif n° 5 : intégrer systématiquement les recommandations du BEAT-TT et lui proposer un protocole d'échanges et de collaboration

Cet objectif repose sur un seul indicateur, consistant à proposer un protocole d'échanges et de collaboration au BEA-TT à échéance fin 2016.

La réalisation d'enquêtes dans le prolongement d'accidents et d'incidents et la mise en œuvre des recommandations qui en résultent constituent des éléments majeurs

et incontournables du retour d'expérience pour améliorer le niveau de sécurité.

Le BEA-TT est pour la France l'organisme d'enquête qui est prévu à l'article 21 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Les articles 19 à 25 de cette directive qui traitent des enquêtes suite aux accidents et incidents contiennent un certain nombre de dispositions impliquant des relations entre l'organisme d'enquête et l'autorité nationale de sécurité. Ainsi, celle-ci peut demander le déclenchement d'une enquête ; elle est régulièrement informée des progrès réalisés ; elle peut donner son avis et commenter les informations contenues dans les rapports. Par ailleurs, la directive précitée prévoit que l'organisme d'enquête adresse les recommandations à l'autorité nationale de sécurité qui veille à ce que celles-ci soient dûment prises en considération et fassent l'objet de mesures appropriées. L'autorité nationale de sécurité fait au moins une fois par an un rapport au BEA-TT sur les suites données aux recommandations, suites que celui-ci reprendra dans son propre rapport annuel.



OBJECTIF n° 4	INDICATEURS	CIBLES
Améliorer la démarche de retour d'expérience, notamment par une meilleure connaissance des événements de sécurité	Parvenir fin 2017 à une base de données des événements de sécurité alimentée par les opérateurs ferroviaires français	2017
	Élargir à partir de 2016 le REX annuel aux centres de formation, aux entités en charge de la maintenance, aux organismes qualifiés agréés et aux constructeurs	100 %
	Organiser des ateliers d'animation réglementaire sur des points techniques particuliers, résultant du retour d'expérience, avec un objectif de simplification	Au moins un atelier par an
OBJECTIF n° 5	INDICATEURS	CIBLES
Intégrer systématiquement les recommandations du BEAT-TT et lui proposer un protocole d'échanges et de collaboration	Proposer un protocole d'échanges et de collaboration au BEA-TT	Échéance fin 2016



### 3. DÉVELOPPER LE RÔLE DE L'EPSF EN MATIÈRE D'INNOVATION, RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

L'EPSF ambitionne de développer son rôle d'impulsion sur le terrain de l'innovation et de la recherche et développement (R&D), en distinguant des projets liés à la sécurité et à l'interopérabilité et en fédérant les acteurs académiques et industriels sur ces thématiques. Cette situation au cœur des évolutions techniques d'avenir est une contribution essentielle pour maintenir dans le temps la crédibilité et les compétences de l'établissement.

Ainsi cet axe doit-il être conforté par le sixième objectif développé ci-dessous.

**3.1 Objectif n° 6 : développer la présence de l'établissement dans les instances relatives à l'innovation et à la R&D; initier, suivre ou contribuer à des projets permettant d'améliorer le niveau de sécurité; formuler le cas**

**échéant des positions en matière d'intégration de la sécurité dans des projets en cours de développement**

Sous couvert de son action et de ses missions, l'EPSF occupe une position qui lui confère une connaissance fine des problématiques récurrentes de sécurité. L'établissement est ainsi en mesure d'identifier des points susceptibles de justifier des études scientifiques pouvant déboucher sur des innovations, qu'il s'agisse par exemple de l'installation de pièces en matériaux composites au sein d'un sous-système technique, d'une nouvelle approche des procédures de maintenance ou de l'utilisation de nouvelles technologies de communication ayant un impact fort en matière de facteurs humains.

Par ailleurs, l'établissement est également bien placé pour évaluer les problèmes à résoudre pour que ces innovations, par définition non

inscrites dans le cadre réglementaire existant, soient acceptées en France et en Europe.

Ainsi, un matériau composite utilisé pour des pièces structurales de véhicule ne pourra pas, par nature, répondre aux mêmes normes que celles en vigueur pour les matériaux métalliques et nécessitera des études et des essais afin de démontrer qu'il peut apporter les mêmes garanties en matière de sécurité. Celles-ci constitueront le corps des dossiers de sécurité de demain et l'implication de l'EPSF en amont permettra d'appréhender les risques inhérents à ce matériau de nature différente.

La signature d'une convention avec l'Institut de recherche technologique RAILENIUM le 22 septembre 2015 a posé les bases d'une collaboration entre les deux entités,

dont plusieurs sujets ont déjà été initiés : amélioration de l'aptitude des véhicules au shuntage, modélisation de systèmes de gestion de la sécurité afin d'en évaluer la résilience, etc.

De plus, l'EPSF fait partie intégrante d'un projet européen sur le système de signalisation européen ERTMS (European Rail Traffic Management System), intitulé ERTMS « HIPOPS » (Harmonised & International Procedures for Placing into Operation of Products & Subsystems) qui vise, en collaboration avec plusieurs ANS européennes et organismes notifiés, à l'élaboration d'un guide d'instruction harmonisé des futurs projets ERTMS en Europe et qui pourrait notamment être appliqué à l'autorisation des corridors frets qui nécessitent une collaboration étroite

de l'EPSF avec ses homologues européens.

D'autres sujets présentant des innovations technologiques en lien avec la sécurité sont susceptibles d'émerger dans les prochaines années : maintenance intelligente des infrastructures, virtualisation des essais, résilience des matériels aux attaques électromagnétiques, etc.

Il conviendra donc de renforcer la présence de l'EPSF au sein des comités de pilotage dans lesquels seront traités ces sujets en phase d'émergence, afin de sensibiliser le plus en amont possible les acteurs aux enjeux de sécurité et au cadre réglementaire applicable ou susceptible d'évoluer.

OBJECTIF n° 6	INDICATEURS	CIBLES
Développer la présence de l'établissement dans les instances relatives à la R&D et l'innovation; initier, suivre ou contribuer à des projets permettant d'améliorer le niveau de sécurité; formuler le cas échéant des positions en matière d'intégration de la sécurité dans les projets en cours de développement	Produire des notes d'avancement à destination du ministère tous les six mois sur les projets d'innovation dans lesquels l'EPSF est impliqué (exemple du shuntage)	Notes semestrielles
	Concevoir un outil et/ou une méthodologie permettant d'évaluer un système de gestion de la sécurité	Obtenir une avancée notable du programme sans pour autant viser 100 % à échéance 2018
	Participer au projet européen ERTMS (contribution au guide d'instruction de l'ERTMS prévu en septembre 2017)	2017
	Évaluer le nombre de collaborateurs de l'EPSF impliqués dans des projets de recherche et d'innovation en mettant en exergue la migration partielle des activités vers les problématiques de R&D	Évaluations annuelles



## 4. RENFORCER LES RELATIONS AVEC L'AGENCE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LES CHEMINS DE FER

L'EPSF est l'autorité nationale de sécurité (ANS) au sens de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire. L'Union européenne cherche à promouvoir un marché du transport ferroviaire ouvert : c'est l'objectif à long terme du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. L'ouverture du marché entraîne une harmonisation des réglementations techniques et de sécurité et une prise en charge de plus en plus européenne de ces questions, les autorités nationales de sécurité devenant davantage des contributeurs : c'est le « volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ». Aussi des évolutions significatives sont-elles d'ores et déjà attendues quant aux rôles et responsabilités respectifs des ANS et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur la délivrance des autorisations.

L'EPSF souhaite porter l'influence de la France au sein de l'Europe, suivant les orientations politiques nationales. Il prévoit ainsi de nouer un partenariat concret avec l'Agence pour l'aider à identifier les compétences à développer au niveau européen, évaluer les modalités d'une montée en charge progressive de l'Agence, identifier les interfaces nouvelles à développer entre autorités nationales et européennes. Il s'agira enfin d'en déduire éventuellement des échanges à installer dans la durée, sous forme d'accords de coopération prévus par les futures règles européennes.

Un tel travail collaboratif doit être développé le plus en amont possible et mobilise immédiatement, pour une durée d'au moins deux à trois ans, les contributions de l'ensemble des directions de l'EPSF. À cet effet, une équipe projet rassemblant quatre chefs de divisions issus respectivement des trois directions techniques est d'ores et déjà constituée, sous la conduite d'un responsable de projet. La démarche consistera en des échanges approfondis, basés sur l'étude de cas concrets de demandes d'autorisation, réunissant des collaborateurs de l'EPSF et de l'Agence, et en fonction de besoins spécifiques exprimés par l'Agence.

En parallèle, il convient que l'EPSF développe son rayonnement international de façon à faire valoir les conceptions françaises dans les

évolutions européennes et à se positionner comme facilitateur des collaborations transfrontières.

Enfin, les nouvelles règles européennes prévoient que les responsabilités des autorités nationales en matière de contrôle des autorisations seront désormais encadrées au niveau européen, par des audits des ANS, afin de vérifier si elles assurent correctement leurs missions. À ce sujet l'Agence, qui délivrera les autorisations aux entreprises ferroviaires, cherchera à connaître les résultats de la surveillance effectuée dans chacun des pays desservis et, à travers cela, cherchera à harmoniser les méthodes de surveillance.

Le développement en amont d'échanges proactifs avec les pays limitrophes dans le domaine particulier de la surveillance est donc important pour préparer efficacement cette harmonisation.

### 4.1 Objectif n° 7 : développer la coordination des activités de supervision – activités d'autorisation et de surveillance – avec les autres autorités nationales de sécurité, en priorité celles des États frontaliers, dans la perspective du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire et renforcer l'influence de l'EPSF tant au sein de l'Union européenne qu'au-delà

#### ● Coordination des activités de surveillance

La coordination des activités de surveillance des exploitants ferroviaires, disposant d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité dans plusieurs États membres,





a déjà été rendue obligatoire par les dispositions réglementaires de l'Union européenne suivantes :

- règlement (UE) 1158/2010 (annexe IV) de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire ;
- règlement (UE) 1169/2010 (annexe III) de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire ;
- règlement (UE) 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins de la surveillance exercée par les ANS

après délivrance d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité.

Cette coopération doit permettre la mise en œuvre d'approches communes, entre ANS, en matière de surveillance afin de s'assurer que :

- le système de gestion de la sécurité appliqué par les exploitants ferroviaires, dans au moins deux des États membres concernés par un protocole, couvre toutes les activités pertinentes permettant de garantir la maîtrise des risques en matière de sécurité ;
- les règles nationales de sécurité en vigueur dans les États membres respectifs sont respectées par les exploitants ferroviaires.

Afin d'avoir une approche graduée selon le contexte, la coordination peut aller de la programmation

de simples inspections opérationnelles communes aux points frontières, jusqu'à la signature d'accords permettant de mettre en œuvre une démarche commune en matière de surveillance.

Dix-sept entreprises ferroviaires disposent actuellement d'une « partie B » de certificat de sécurité en France et dans au moins un autre État membre. On peut citer notamment sept entreprises ayant également une partie B en Belgique, trois entreprises ayant également une partie B en Allemagne et deux entreprises ayant également une partie B au Luxembourg.

Pour les ANS des États membres avec lesquels une seule entreprise ferroviaire est « partagée », la formalisation de cette collaboration

pourra trouver une forme plus légère qu'un accord de coopération. C'est par exemple le cas avec l'ANS du Royaume-Uni (ORR) et l'ANS néerlandaise (ILT), avec lesquelles l'EPSF prévoit de travailler sur le sujet de la surveillance de l'entreprise ferroviaire Eurostar International Limited (EIL).

Un protocole d'accord a d'ores et déjà été signé avec les ANS belge et luxembourgeoise en 2015. Il donnera lieu prochainement à la signature d'un accord précisant les informations pouvant effectivement faire l'objet d'un échange et les modalités de celui-ci.

En ce qui concerne l'Allemagne, l'Espagne, la Suisse et l'Italie, après les premières prises de contact en vue de partager les objectifs de cette collaboration, il s'agit de

mettre en place sur la durée du contrat d'objectifs 2016-2018 des accords sur le principe du modèle belge et luxembourgeois.

À fin 2018, l'objectif consistera à concrétiser cette coopération en matière de surveillance avec une majorité des ANS précitées, sur la base d'un accord formel ou non, étant entendu que ces développements dépendent également de l'intérêt accordé par le pays concerné.

### ● **Coordination des activités d'autorisation de matériel roulant**

Depuis 2008, l'EPSF s'est engagé dans la signature, avec d'autres ANS, d'accords de reconnaissance mutuelle d'autorisation de matériels roulants. Ces accords bilatéraux ou multilatéraux sont censés faciliter les procédures d'instruction et de démonstration par le demandeur du respect des exigences nationales de sécurité et d'interopérabilité respectives.

Les accords de reconnaissance mutuelle consistent, pour les ANS signataires, à accepter la réciprocité de la preuve de conformité issue des processus d'autorisation menés par chacune d'elles sur la base d'un référentiel commun bâti sur la comparaison entre les référentiels nationaux. Ces accords ne remettent pas en cause l'opposabilité des exigences réglementaires nationales et visent uniquement à alléger les procédures d'instruction. À ce titre, les accords de reconnaissance mutuelle de matériel roulant sont rendus publics par les ANS afin que les demandeurs puissent s'y référer dès le stade de la conception puis au cours du processus d'instruction.

Ce travail de comparaison des règles techniques nationales s'inscrit désormais dans un cadre plus global de « l'acceptation croisée ». Se fondant sur l'article 3 de la décision n° 2011/155/UE relative à la publication et à la gestion du document de référence visé au paragraphe 4 de l'article 27 de la

directive n° 2008/57/CE, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a développé un portail informatique permettant aux demandeurs de comparer les exigences techniques entre les différents documents de références nationales : il s'agit de la base de données des documents de référence (ou « Reference Database Document », RDD).

En parallèle, conformément à la décision n° 2009/965/CE, l'Agence a engagé, en lien avec les États membres – la France étant représentée par l'EPSF – un travail complexe de réalisation de logigrammes décrivant les procédures nationales d'autorisation : il s'agit là des cadres juridiques nationaux (ou « National Legal Framework », NLF).

L'enjeu du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire sera d'intégrer d'une façon qui préserve les acquis antérieurs, dans la nouvelle procédure d'autorisation visée par la directive « interopérabilité » modifiée, les outils jusqu'alors mis en œuvre par les ANS en matière de reconnaissance mutuelle.

Nonobstant ce travail, mené désormais sous l'égide de l'Agence, l'EPSF propose de ne pas interrompre le travail bilatéral conclu avec plusieurs autorités et de se donner comme objectif de conclure un accord avec un pays d'Europe centrale, poursuivant ainsi la démarche entamée les années précédentes et qui a conduit, par exemple, à un accord avec la Hongrie en 2015.

OBJECTIF n° 7	INDICATEURS	CIBLES
Développer la coordination des activités de supervision avec les autres ANS, en priorité celles des États frontaliers, dans la perspective du 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire et renforcer l'influence de l'EPSF tant au sein de l'Union européenne qu'au-delà	Indicateur de performance quantitatif : parvenir à des accords (bilatéraux ou multilatéraux) de coopération avec la plupart des ANS des États frontaliers, dans le cadre de l'article 8 du règlement UE n° 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012	Démarches avec plus de la moitié des autorités concernées, plus d'un accord de coopération signé
	Indicateur de performance qualitatif : parvenir même partiellement, à l'aune des accords signés, à la définition des informations pertinentes à échanger, au partage des stratégies et des plans de surveillance de chaque ANS, etc.	100 %
	Conduire des contrôles en commun	Au moins un contrôle commun avec chacun des pays avec lesquels un accord a été signé
	Négociation d'au moins un accord de reconnaissance mutuelle en matière d'autorisation des véhicules ou un accord de coopération transversale avec une ANS d'un État d'Europe centrale	Au moins un accord

### 4.2 Objectif n° 8 : développer les coopérations avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de la mise en œuvre du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire

Un protocole d'accord a été signé entre l'EPSF et l'Agence le 3 septembre 2015 afin d'engager une collaboration sur les autorisations qui seront, sous trois ans après l'adoption des textes du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, délivrées par celle-ci. À partir de cas concrets, il s'agit pour l'EPSF de présenter sa méthodologie d'instruction des dossiers et de mettre en évidence

les particularités de certains items techniques ou organisationnels qui ne permettent pas d'appliquer au sens strict une disposition normative. Celle-ci doit alors être mise en perspective de l'analyse des risques réalisée par le demandeur.

L'enjeu est également d'opérer un « calibrage » du futur fonctionnement coopératif entre l'Agence et l'EPSF une fois le volet technique pleinement appliqué.

#### ● **Mise en œuvre d'un système d'instruction « dual »**

Le volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire envisage un transfert de la compétence de délivrance de certaines autorisations (autorisations

de mise en exploitation commerciale de véhicules et certificats de sécurité des entreprises ferroviaires) des ANS vers l'Agence, lorsque le domaine d'emploi d'un véhicule ou le domaine d'exploitation d'une entreprise ferroviaire concerne plus d'un réseau national. Dans le cadre de l'instruction de ce type de demandes, les ANS devront néanmoins fournir à l'Agence des rapports d'instruction concernant le respect des règles nationales. Lorsque le domaine d'emploi ou d'exploitation sera limité à un seul réseau national, le demandeur pourra choisir de faire instruire son dossier auprès de l'ANS correspondante ou de l'Agence.



En revanche, les ANS conservent leur pleine responsabilité en matière de surveillance des entreprises détentrices d'un certificat de sécurité, ou d'un agrément de sécurité et des conditions de respect des autorisations de mise sur le marché des véhicules. Il en est de même, notamment, en matière de délivrance des licences de conducteurs et de la délivrance des agréments des centres de formation.

Ce système « dual » nécessite de réformer les processus d'instruction des demandes d'autorisation. En effet, les demandes devront être adressées à un guichet unique administré par l'Agence, que la demande concerne un seul ou plusieurs domaines d'exploitation ou d'emploi. Les ANS et l'Agence devront par ailleurs se coordonner

dans un temps limité de quatre mois entre le constat de la complétude du dossier et la délivrance de la décision administrative.

Au-delà des actes juridiques que la Commission sera amenée à prendre pendant la phase de transition de trois ans, l'Agence devrait passer, durant la même période, un accord avec chaque ANS pour préciser les modalités de coopération. En outre, elle cherchera à définir le cadre juridique dans lequel elle pourrait confier des travaux d'expertise, prioritairement aux ANS mais pas exclusivement, afin de l'aider à remplir les missions confiées par le législateur.

Afin de faciliter la transition, l'EPSF a été la première ANS à proposer dès le début 2015, puis à signer un protocole d'accord avec l'Agence concernant un travail collaboratif préparant la mise en œuvre

du volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. Cet accord a pour objectif de travailler dès à présent avec l'Agence, sur la base de cas concrets d'instructions complexes.

L'EPSF participera également, à partir de 2018, à une phase dite de « shadow running » permettant d'instruire à blanc avec l'Agence des demandes d'autorisation avant même l'entrée en vigueur formelle du 4<sup>e</sup> paquet. Cette phase de « shadow-running » présuppose que les bases réglementaires françaises transposant les directives aient été adoptées ou tout au moins élaborées et testées dans leur première mouture.

#### ● Points de vigilance particuliers

Les points suivants doivent encore être précisés et auront nécessairement un impact important pour l'EPSF en termes de régime de responsabilité et de gestion des ressources humaines et financières :

• détermination par la Commission

des taxes et redevances perçues par l'Agence et rétrocédées aux ANS pour couvrir les frais engagés pour l'instruction des demandes (conformité aux règles nationales);

- régime linguistique des dossiers de demandes, de la procédure d'instruction administrative des demandes et de la langue de travail entre l'Agence et les ANS;
- régime juridique de la mise à disposition d'expertise par les ANS auprès de l'Agence pour lui permettre de remplir ses missions propres dans un contexte de ressources internes limitées, avec un risque de lourdeurs administratives et de transfert de responsabilité au sous-traitant qu'il conviendra d'identifier et de maîtriser;
- mise au point et signature d'un accord de coopération entre l'EPSF et l'Agence, tel que prévu dans le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire;
- identification et promotion des candidatures françaises

susceptibles d'occuper des postes de haut niveau au sein de l'Agence et de la chambre des recours instituée aux fins de trancher les litiges entre l'Agence, les ANS et les demandeurs d'autorisations;

- gestion du risque de conflits d'intérêt générés par la superposition des compétences de l'Agence (instruction des demandes, administration des logiciels, audit des ANS, conseil à la Commission européenne);
- modalités d'échanges d'information et d'exercice des compétences dévolues aux ANS et à l'Agence: en effet les ANS assureront, en compétence propre, le contrôle des conditions de mise en œuvre des autorisations délivrées par l'Agence tandis que l'Agence aura besoin de remontées d'informations de la part des ANS afin d'instruire les demandes de renouvellement d'autorisation des entreprises ferroviaires, etc.

OBJECTIF n° 8	INDICATEURS	CIBLES
Développer les coopérations avec l'Agence en vue de la mise en œuvre du 4 <sup>e</sup> paquet ferroviaire	Dans le cadre du protocole d'accord du 3 septembre 2015 avec l'Agence, lui proposer des cas concrets relatifs à des instructions de dossiers d'autorisation	Au moins trois cas
	Proposer à l'Agence une démarche pour assurer la présence et la contribution de l'EPSF lors de la phase de « shadow running », moyennant des actions concrètes de co-instruction, de mise à disposition de collaborateurs, etc.	100 %
	Se porter candidat au prochain comité d'audit de l'Agence	Au moins en être membre

L'EPSF est confronté à la rareté des profils nécessaires à l'exercice de ses missions, dont le niveau d'exigence s'accroît constamment. L'un des axes de développement primordiaux pour l'établissement consiste donc à conforter les compétences clés.

## 5. DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES

### 5.1 Objectif n° 9 : ouvrir les recrutements à différents viviers de manière à instaurer une diversité des profils et un équilibre des origines

Lors de la création de l'EPSF, 60 % de ses effectifs étaient constitués d'agents détachés de la SNCF, soit 45 agents détachés sur un total de 75 collaborateurs au 31 décembre 2006.

Progressivement, la proportion des agents issus de la SNCF a très fortement diminué, compte tenu de l'évolution des missions confiées à l'établissement et de la rareté, sur le marché de l'emploi, des profils exigés qui ont eu pour

conséquence la diversification des origines de recrutement, avec une part significative de personnes issues d'entreprises du secteur industriel. Au 31/12/2013, l'EPSF comptait ainsi 71 % de personnels relevant du régime général, les agents détachés de la SNCF ne représentant plus que 26 % des effectifs de l'établissement. À fin 2015, cette part n'est plus que de 15 %.

À partir de la fin de l'année 2013, confronté à des pénuries de profils expérimentés dans le domaine ferroviaire, l'établissement a de nouveau élargi ses critères de recrutements et a intégré un certain nombre de profils « juniors », tout en assurant un cursus de formation technique spécifique permettant aux nouveaux embauchés d'acquérir progressivement le socle de compétences nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

Actuellement, devant un niveau d'exigence toujours accru lié au contexte évolutif du secteur ferroviaire, il convient de rechercher un meilleur équilibre entre les profils juniors et confirmés.

Il est à noter que la localisation de l'EPSF à Amiens, centre urbain ne disposant d'aucune source structurelle de personnels experts en ingénierie ferroviaire susceptibles de correspondre aux offres d'emploi présentées par l'établissement, pose un problème récurrent en matière de recrutement.

Toujours confronté à la rareté des profils adéquats, l'EPSF doit encore élargir ses viviers de recrutement en instaurant des échanges réguliers et des passerelles avec les directions des ressources humaines et les secrétariats généraux d'organismes pertinents tels que le STRMTG, l'ARAFER, le STIF, divers opérateurs ferroviaires privés, des opérateurs de domaines concernés par les questions de sécurité hors du domaine ferroviaire (aviation, nucléaire, etc.) ainsi qu'avec les représentants des corps de la



OBJECTIF n° 9	INDICATEURS	CIBLES
Ouvrir les recrutements à différents viviers de manière à instaurer une diversité des profils et un équilibre des origines (détachements de la fonction publique, de la SNCF et de la RATP ou contrats de droit privé)	Élargir les viviers de recrutement en instaurant des échanges réguliers avec les DRH et SG d'organismes pertinents	Deux nouveaux contacts en moyenne par an, soit six sur la période du COP

fonction publique tels que celui des ingénieurs des travaux publics de l'État et celui des ingénieurs des Ponts, des eaux et des forêts.



## 5.2 Objectif n° 10 : conforter les compétences et développer l'employabilité des personnels de l'EPSF

En parallèle de la mise en place d'une politique de recrutement adaptée, il est impératif de conforter les compétences clés détenues par l'établissement.

Dans un premier temps, la cartographie des compétences techniques et linguistiques détenues en interne par les collaborateurs a été établie, ce qui a permis d'aboutir à un état des lieux exhaustif et actualisé. Dans un second temps, cette cartographie sera étendue aux compétences transversales et administratives. Mise à jour constamment, elle sera un outil précieux d'aide à la définition de la politique de recrutement et de formation de l'établissement. Ainsi, un plan de développement des compétences

pluriannuel, en ligne avec le projet d'établissement, sera élaboré, se déclinant de la manière suivante :

- le plan de formation, regroupant les formations dites « cœur de métier », dans le souci de consolider l'expertise technique, ferroviaire et réglementaire, les formations générales dites « qualité de service », pour renforcer le sens du service public, la qualité des prestations et le respect des délais, et les formations aux langues étrangères, afin de faciliter les échanges avec les correspondants institutionnels étrangers ; en particulier, l'augmentation du niveau d'anglais est une nécessité dans la perspective du travail en commun avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ;
- le tutorat, afin de permettre aux agents nouvellement affectés d'être rapidement opérationnels, moyennant la transmission de

la culture de l'établissement, la facilitation de l'apprentissage et de l'adaptation au poste de travail, l'ajustement du suivi aux progrès et aux difficultés observés, la définition d'actions de formation appropriées ;

- les accompagnements individuels spécifiques tels que la validation des acquis de l'expérience (VAE) et la validation des acquis professionnels (VAP) ou encore le conseil pour une gestion efficiente du compte personnel de formation (CPF), nouveau dispositif issu de la réforme de la formation professionnelle du 5 mars 2014 et se substituant au droit individuel à la formation (DIF).

L'entretien professionnel mis en place au sein de l'établissement permet au collaborateur de s'exprimer sur ses aspirations en termes de déroulement et de développement de carrière en interne comme

en externe. Il permet également à l'établissement de l'accompagner, autant que possible, sur le parcours envisagé. Dans cette optique, il incombe à l'établissement d'instaurer des échanges réguliers avec les directions des ressources humaines et les secrétariats généraux d'autres organismes afin de développer des passerelles et recueillir les informations utiles pour mener au mieux les projets.

OBJECTIF n° 10	INDICATEURS	CIBLES
Conforter les compétences et développer l'employabilité des personnels de l'EPSF	Mettre en place un plan de développement des compétences en ligne avec le projet d'établissement	Mettre en place au moins une action de formation « cœur de métier » par an, développée sur trois sessions annuelles
	Élargir les débouchés professionnels possibles pour les agents de l'EPSF en instaurant des échanges réguliers avec les DRH et SG d'organismes pertinents aux fins d'être informé des postes vacants et des profils recherchés	Noier des relations avec deux nouveaux acteurs par an, soit 6 sur la période du COP

## 6. COOPÉRER AVEC LA SNCF SUR LES MISSIONS TRANSVERSALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ QUI LUI SONT CONFÉRÉES PAR LA LOI PORTANT RÉFORME FERROVIAIRE

La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a entraîné de profondes modifications du paysage institutionnel français en matière d'organisation des compétences ferroviaires. Dans le respect des exigences européennes d'ouverture du réseau ferroviaire aux opérateurs de transport exerçant leur métier dans le cadre d'une concurrence libre et loyale, la nouvelle loi identifie clairement le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national en France.

Elle installe également un groupe public ferroviaire, dont font partie le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national « SNCF Réseau » et l'entreprise ferroviaire « SNCF Mobilités ». Le groupe public est placé sous l'égide de l'EPIC de tête « SNCF ».

En matière de sécurité, dans le Code des transports, la loi dispose notamment que :

- SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national (art. L. 2111-9);
- SNCF Mobilités a pour objet d'exploiter les services de transport ferroviaire (art. L.2141-1);

- la SNCF a des attributions identiques à celles qu'une société exerce sur ses filiales, dans le respect des exigences d'indépendance au plan décisionnel et organisationnel des fonctions de SNCF Réseau (art. L. 2102-4);
- la SNCF a pour objet d'assurer, entre autres, « des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, exercées au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire, et de la sécurité, sans préjudice des missions de l'EPSF... » (art. L. 2102-1).

Un décret (2015/137 du 10 février 2015) précise, s'agissant des missions transversales de sécurité ci-dessus, que la SNCF « facilite, dans le cadre des procédures de concertation organisées et conduites par l'Établissement public de sécurité ferroviaire, les réflexions sur les évolutions du système ferroviaire en matière de sécurité d'un point de vue transversal ».

Ces dispositions impliquent d'une part que SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont tous deux responsables de la sécurité des opérations sur leur champ d'activité respectif, d'autre part que la SNCF peut, en lien avec l'EPSF, jouer un rôle d'impulsion et de proposition quant aux méthodes et innovations susceptibles d'améliorer la sécurité globalement, et que ces activités bénéficient à l'ensemble du secteur ferroviaire en France. En revanche, la réglementation européenne et la réglementation découlant de ladite loi encadrent et limitent précisément le champ d'intervention de la SNCF sur les activités de SNCF Réseau et SNCF Mobilités en ce que chacun des EPIC « filles » doit exercer pleinement et librement ses responsabilités au titre de son propre système de gestion de la sécurité.

L'EPSF, pour sa part, est chargé d'assurer le contrôle de la sécurité des opérations ferroviaires. Ainsi, en cohérence avec ce qui précède, il délivre – puis contrôle – l'agrément de sécurité délivré à SNCF Réseau et le certificat de sécurité délivré à SNCF Mobilités.

Selon les prescriptions de la loi du 4 août 2014 (art. 19), l'EPSF a également la mission de promouvoir et de diffuser les bonnes pratiques au sein du secteur. Dans ce cadre, il est utile de mobiliser, en tant que de besoin, l'expertise disponible au sein de la SNCF, conformément à ses missions, mais également

sans préjudice des responsabilités de SNCF Réseau.

L'EPSF établira tout au long de la période 2016-2018 des coopérations ciblées afin d'inciter la SNCF à développer des initiatives en matière de sécurité bénéficiant à l'ensemble du secteur et à s'associer aux réflexions transversales en matière de sécurité.

### 6.1 Objectif n° 11 : accompagner la montée en charge de la SNCF en matière de sécurité en lui proposant ou en soutenant des initiatives de sa part, sur des sujets d'intérêt général pour le secteur, dans le respect des responsabilités de chacun des acteurs

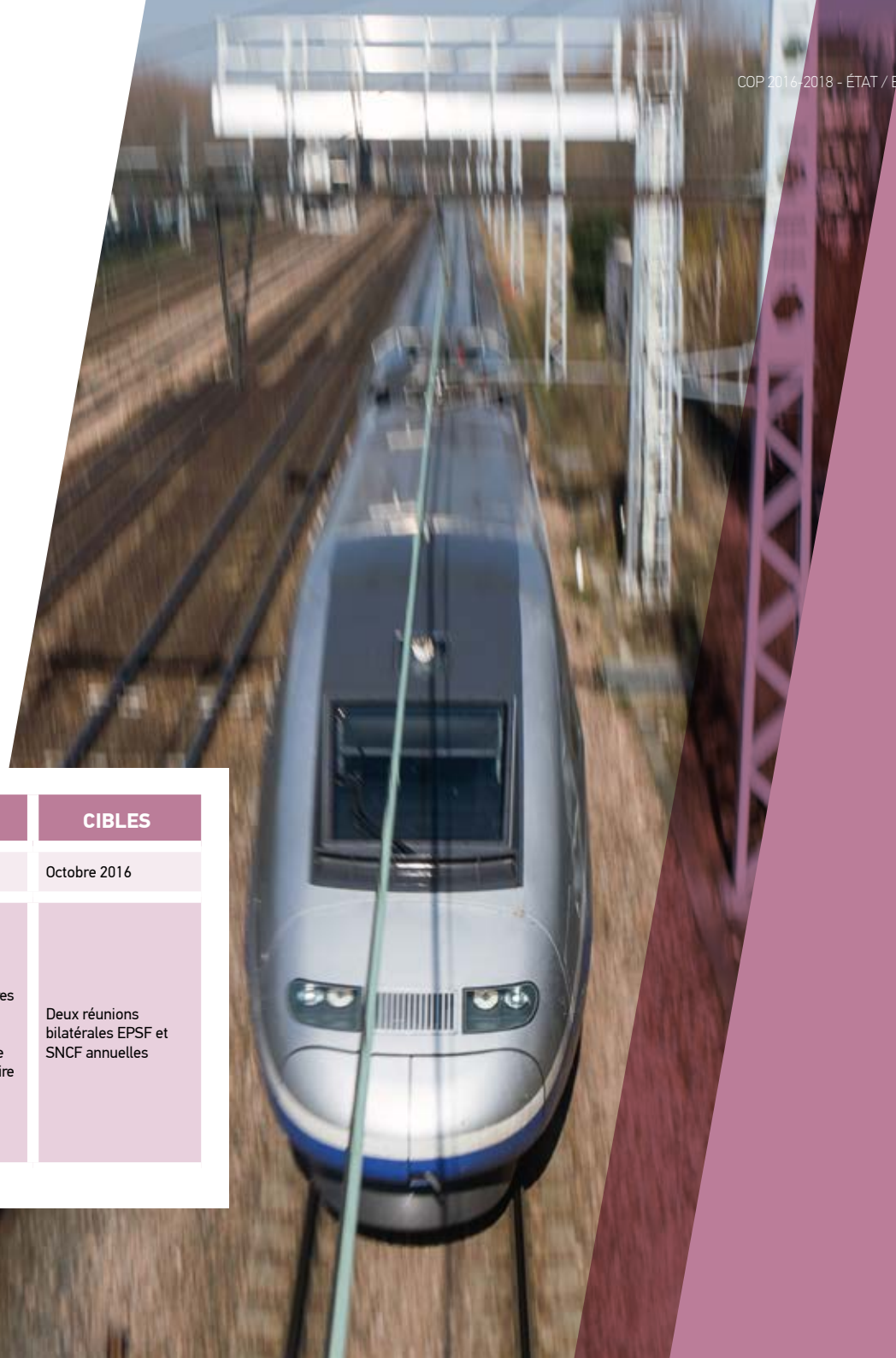
Dès 2016, une opportunité se présente avec le Congrès international de la sécurité ferroviaire (International Railway Safety Council, IRSC) à Paris. Sur proposition de la SNCF, celle-ci et l'EPSF s'associeront pour l'organisation de cet événement de grande ampleur et de rayonnement mondial. La collaboration, portant à la fois sur l'organisation, la promotion et sur le contenu des débats qui y seront tenus, catalysera la coopération approfondie entre l'EPSF et la SNCF sur des sujets de fond liés à la sécurité ferroviaire face aux enjeux de demain (urbanisation, densification, développement durable), les équipes respectives apprenant par là-même à travailler ensemble.

L'organisation conjointe de cet événement mobilisera fortement les ressources de l'EPSF en 2016.

## 6.2 Objectif n° 12 : associer la SNCF aux procédures de concertation organisées et conduites par l'EPSF, concernant des réflexions transversales sur la sécurité

L'EPSF envisage de mettre en place une relation bilatérale périodique avec la SNCF. Il s'agira là d'identifier les thèmes de préoccupation respectifs en matière de sécurité portant sur le fonctionnement du système et d'en déduire les actions possibles, la SNCF devant s'engager à apporter une expertise d'analyse, d'investigation ou d'expérimentation notamment, afin de transférer progressivement à l'ensemble du secteur des connaissances qu'elle est parfois seule à détenir.

OBJECTIFS n° 11 & 12	INDICATEURS	CIBLES
N° 11 : Accompagner la montée en charge de la SNCF en matière de sécurité, en lui proposant ou en soutenant des initiatives de sa part sur des sujets d'intérêt général pour le secteur, dans le respect des responsabilités de chacun des acteurs	Organiser conjointement à Paris l'IRSC	Octobre 2016
N° 12 : Associer la SNCF aux procédures de concertation organisées et conduites par l'EPSF, concernant des réflexions transversales sur la sécurité	Organiser avec la SNCF des réunions régulières de coordination afin d'identifier des sujets transversaux de sécurité et de déterminer la façon la plus efficace de les prendre en charge au bénéfice de l'ensemble du secteur ferroviaire	Deux réunions bilatérales EPSF et SNCF annuelles







CONCLUSION

L'EPSF souhaite demeurer un acteur reconnu du système ferroviaire européen et figurer parmi les leaders des évolutions attendues, de façon à rayonner au-delà du cadre national. Il s'agit de mettre son expertise au service des nouvelles méthodologies et réglementations instaurées en Europe de manière à agir en contributeur actif et positif du changement et à constituer un point de référence en matière de savoir et de proposition. Dans ce dessein, l'établissement souhaite se développer pour mieux remplir ses missions, pour renforcer sa vision scientifique et stratégique des thématiques de sécurité ferroviaire en Europe et pour soumettre des propositions pertinentes d'amélioration du système.

Dans cette optique, et fort de la réussite du COP afférent à la période précédente, le COP 2016-2018 vise à aller au-delà, de manière à ancrer les orientations nécessaires du développement de l'EPSF, dans un monde en évolution permanente. Il s'agit donc non seulement de conforter sa vocation et son identité, mais aussi d'inscrire sa dynamique dans son environnement institutionnel.





## SIGLES ET ACRONYMES UTILISÉS DANS CE DOCUMENT

AMEC	autorisation de mise en exploitation commerciale	RDD	Reference Database Document
ANS	autorité nationale de sécurité	R&D	recherche et développement
ARAFER	Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières	REX	retour d'expérience
		RNV	Registre national des véhicules
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre		
		STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
CE	Conseil européen	STIF	Syndicat des transports d'Île de France
COP	contrat d'objectifs et de performance	SVE	saisine par voie électronique
CPF	compte personnel de formation		
		TMD	transport de marchandises dangereuses
ECM	entité en charge de la maintenance		
ECVVR	European Centralised Virtual Vehicle Register	UE	Union européenne
EIL	Eurostar International Limited		
EPIC	établissement public à caractère industriel et commercial	VAE	validation des acquis de l'expérience
ERTMS	European Rail Traffic Management System	VAP	validation des acquis professionnels
GID	gestionnaire d'infrastructure délégué		
HIPOPS	Harmonised & International Procedures for Placing into Operation of Products & Subsystems		
IRSC	International Railway Safety Council		
JOUE	Journal officiel de l'Union européenne		
NLF	National Legal Framework		
OQA	organisme qualifié accrédité		
ORR	Office of Rail and Road		



**Edité en juin 2016**

Conception graphique  
**Links Création Graphique**

Photos

**Photo du secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, Monsieur Alain Vidalies page 2 : © Cyrille Vidal**  
**Photos des collaborateurs EPSF, de la conférence sur la sécurité ferroviaire page 14 et du séminaire REX page 21 : © Vincent Colin**  
**Photos ferroviaires et du bâtiment EPSF pages 12 et 13 : © Christophe Recoura**  
**Photo de la plateforme ERTMS page 22 : © IFSTTAR**  
**Photo de la façade de l'Agence page 27 : © Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer**  
**Photo aérienne de la page 33 : © Eurotunnel**

Impression

**Alliance Partenaires Graphiques**



**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  
[www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)