

établissement  
public de  
**sécurité**  
ferroviaire



# Rapport d'activité 2006



rapport d'activité 2006







**P. 5** Le message du directeur général

**P. 6** Le conseil d'administration

**P. 7** L'organigramme

**P. 8** Les chiffres clé

**P. 10** Les faits marquants

**P. 12** Les femmes et les hommes de l'EPSF

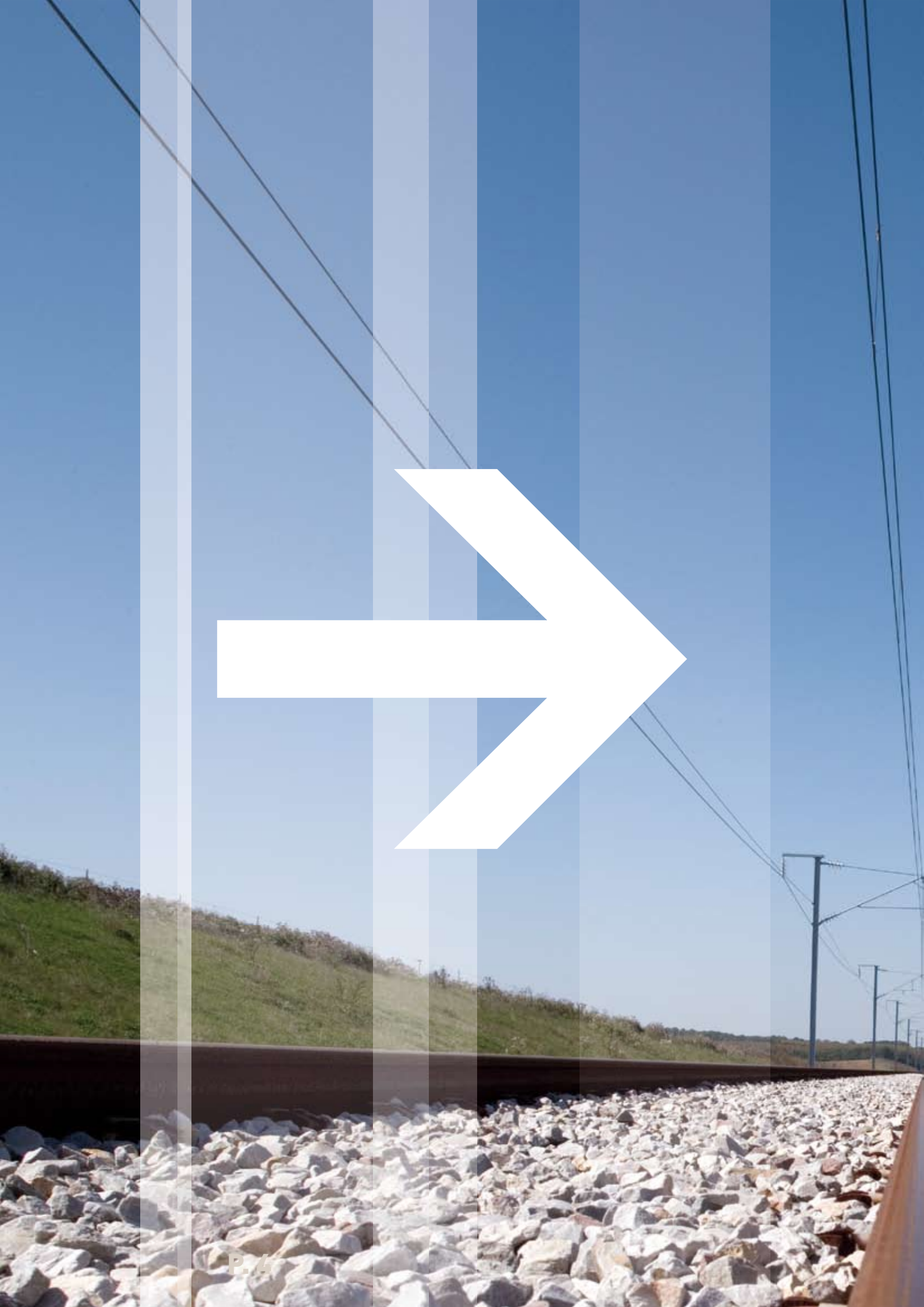
**P. 16** Les directions

**P. 26** Le secrétariat général

**P. 28** Le cadre réglementaire et législatif

**P. 30** La communication

**P. 31** L'implantation





## le message du directeur général

L'EPFS publie deux rapports par an : un « rapport d'activité » correspondant au fonctionnement de l'établissement et un « rapport de sécurité » du réseau ferré national sur lequel l'EPFS exerce une veille permanente.

Le présent rapport d'activité est le premier publié par l'EPFS dont la création est intervenue au premier trimestre 2006 après un travail préparatoire d'environ un an mené dans le cadre du ministère chargé des transports.

Ceci a permis une montée en puissance très rapide de l'établissement qui, trois mois après la tenue de son premier conseil d'administration, disposait déjà des ressources humaines et matérielles lui permettant d'assurer de façon autonome l'essentiel des missions que la loi lui avait confiées.

C'est le déroulement de cette période passionnante, menée grâce à l'investissement de tous les collaborateurs qui ont relevé le défi de rejoindre notre entreprise nouvelle, que je vous invite à découvrir au travers de ce rapport.

**Jean-Paul Troadec**



# Le conseil d'administration

Sa composition et ses fonctions sont prévues par le décret du 28 mars 2006.

Il se compose de 12 membres : six représentants de l'État, deux du Parlement, deux des personnels et deux personnalités qualifiées.

→ Un représentant de l'État est désigné nominativement, il s'agit de Philippe Jaquard, président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées, qui a été élu président du conseil d'administration.

→ Les cinq autres représentants de l'État sont désignés ès fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale les plus concernées par l'activité de l'établissement : la Direction des transports ferroviaires et collectifs, la Direction des affaires économiques et internationales auprès du ministre chargé des transports, la Direction du budget, la Direction de la défense et de la sécurité civile et la Direction générale des entreprises.

→ Le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale Dominique Le Mener.

→ Les deux représentants élus du personnel sont Gérard Perrin et Daniel Flippe.

→ Les deux personnalités qualifiées sont Bertrand Desbazeilles et Michel Quatre.

## **Son rôle**

Le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de l'établissement en matière d'organisation, de gestion et de finances.

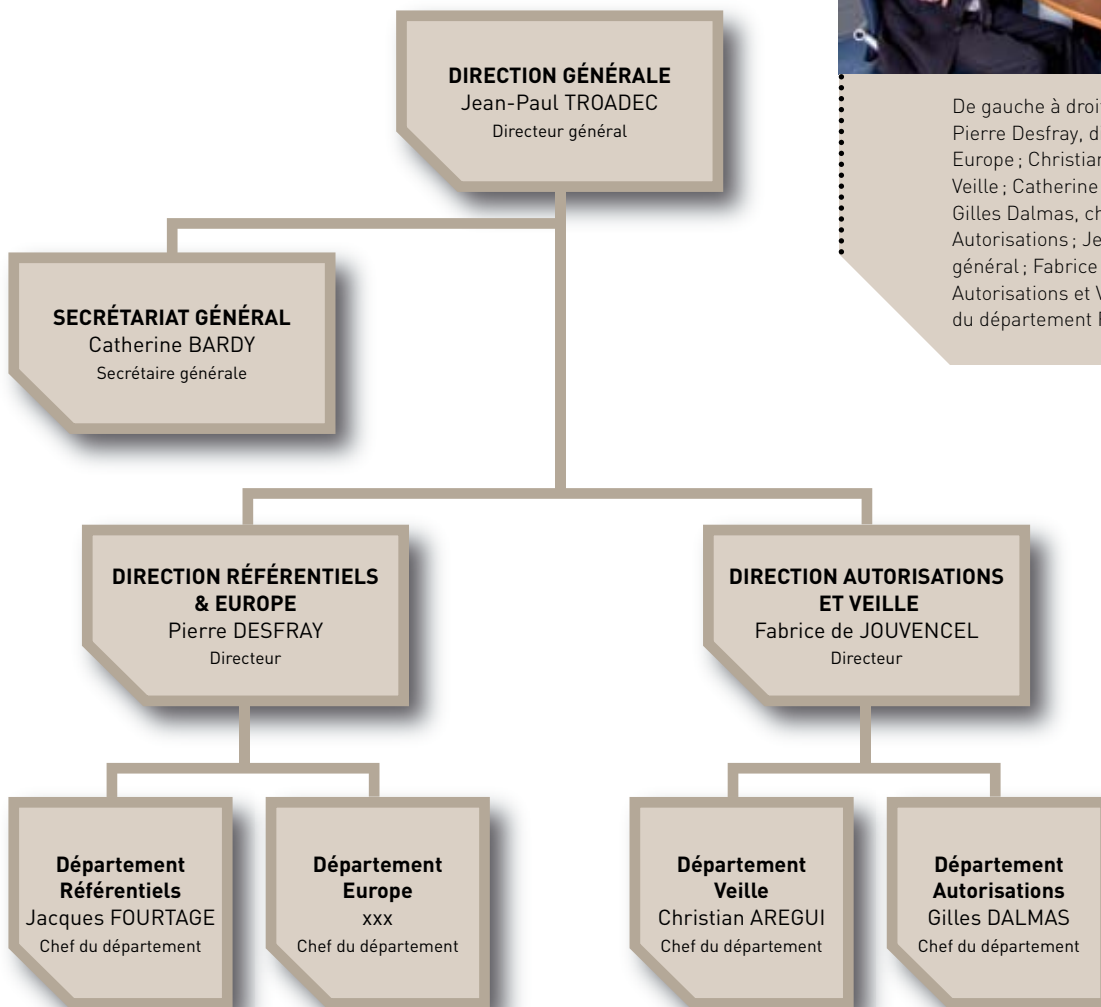
Il approuve le programme d'activités et les orientations de la politique de l'établissement proposés par le directeur général.

# L'organigramme

au 31 décembre 2006



De gauche à droite :  
 Pierre Desfray, directeur Référentiels et Europe ; Christian Aregui, chef du département Veille ; Catherine Bardy, secrétaire générale ; Gilles Dalmas, chef du département Autorisations ; Jean-Paul Troadec, directeur général ; Fabrice de Jouvencel, directeur Autorisations et Veille ; Jacques Fourtage, chef du département Référentiels.





# Les chiffres clé

## **Le budget de l'EPSF**

Acte de prévision et d'autorisation, le budget doit être voté par le conseil d'administration au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année précédente. Il doit contenir pour une année l'ensemble des recettes et des dépenses à réaliser par l'établissement. Par son vote, le conseil d'administration autorise le directeur général à engager les dépenses et à percevoir les recettes, prévues dans le budget. L'EPSF a un budget autonome et il perçoit des recettes qui lui sont propres.

## **Les ressources de l'EPSF**

### **Le droit de sécurité**

Prévu par la loi du 5 janvier 2006, il est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national.

Par arrêté ministériel du 24 mai 2006, et sur proposition du conseil d'administration, le montant du droit de sécurité a été fixé à 0,50% du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF. Le droit de sécurité représente environ 90% des recettes.

### **Les redevances**

Prévues par la loi du 5 janvier 2006, elles sont perçues par l'EPSF à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations, requises pour l'exercice des activités ferroviaires.

Par délibération du 21/06/2006, publiée au Bulletin officiel du ministère chargé des transports du 10/09/2006, le conseil d'administration a fixé les modalités de liquidation et de recouvrement des redevances.

Les recettes budgétées de l'année 2006 s'établissent à 13 690 k€, étant réparties comme suit :

- 12 178 k€ de droit de sécurité
- 1512 k€ d'avance de trésorerie, consentie à l'EPSF par l'agence France Trésor, pour démarrer son activité.
- 330 k€ de redevances

Hormis l'avance du Trésor (qui est une recette d'investissement et remboursable en totalité), les recettes doivent permettre à l'EPSF d'assumer l'ensemble de ses dépenses (les rémunérations du personnel, les charges sociales et fiscales, les consommations et achats divers, le remboursement des frais de mission et de déplacement, les frais financiers, les achats de mobilier et de matériel, etc.). Elles permettent également de constituer une avance de trésorerie, l'EPSF n'étant pas autorisé à emprunter

## Le compte financier 2006

### Les recettes

Le montant du droit de sécurité encaissé sur l'année 2006 s'établit à 11 148 612 €. Il est très proche des prévisions budgétées. S'agissant des redevances, les titres de recettes émis envers les entreprises demanderesse d'autorisations se montent à 28 k€, alors que les estimations 2006 faites au moment de l'établissement du budget initial s'élevaient à 330 k€.

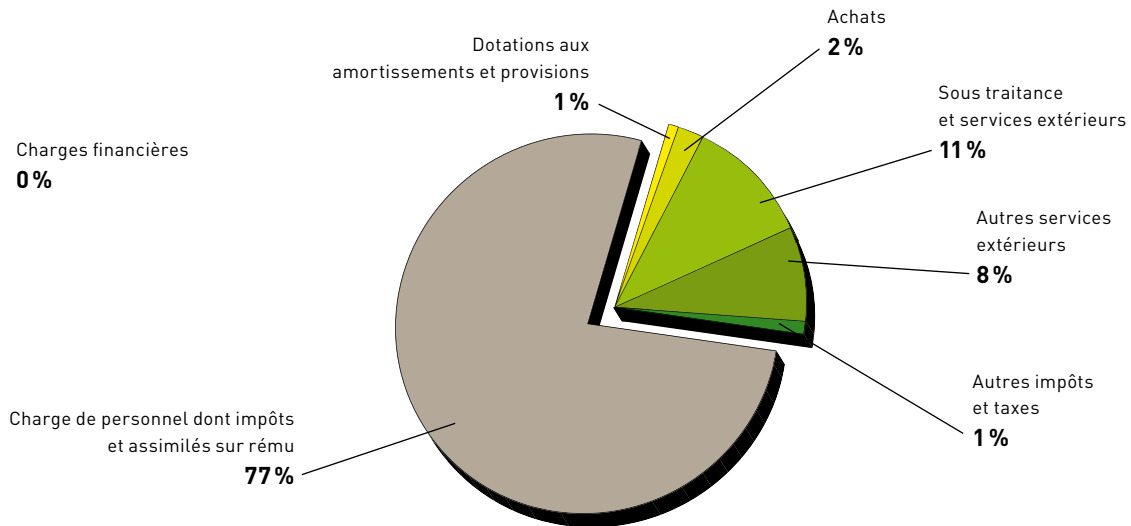
Cet écart est lié au fait que la mise en œuvre de ces redevances n'est intervenue qu'en septembre.

L'EPSF a également encaissé quelques produits divers correspondant au remboursement par l'Agence ferroviaire européenne des frais de transport du personnel EPSF participant aux réunions.

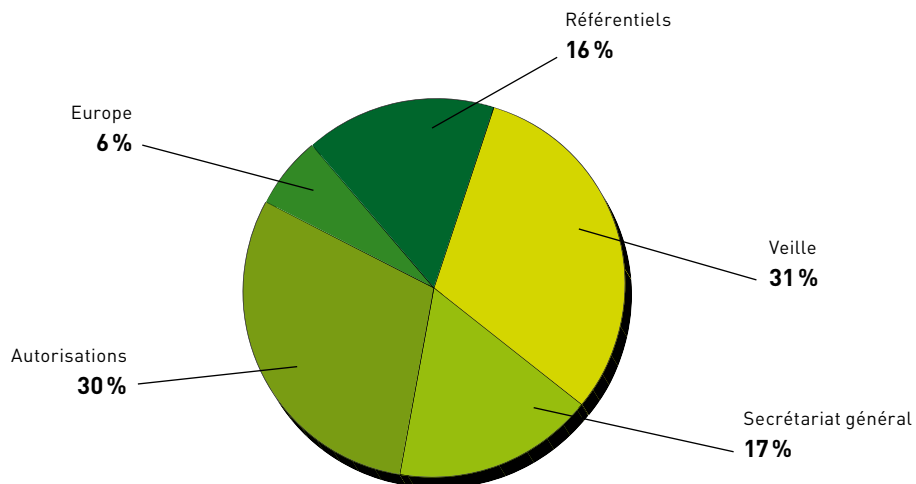
### Les dépenses

On notera le poids important des charges de personnel, soit l'équivalent de 77% des charges de fonctionnement courant.

#### RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR NATURE



#### RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DIRECTION



# Les faits marquants

Euro Cargo Rail



Seco-Rail



Véolia Cargo France



**6 JANVIER**

Publication de la loi n° 2006-10, relative à la sécurité et au développement des transports, créant notamment l'EPSF

**29 MARS**

Publication du décret n° 2006-369, relatif aux missions et statuts de l'EPSF

**6 AVRIL**

Nomination du directeur général, Jean-Paul Troadec

**25 AVRIL**

Premier conseil d'administration

**AVRIL**

Premiers recrutements

**JUIN**

Installation dans les locaux de la rue Lamartine à Amiens (le secrétariat général) et à La Défense (les directions techniques)

**25 JUILLET**

Premier versement du droit de sécurité. L'EPSF est dorénavant autonome sur le plan financier.

**31 JUILLET**

Fin du protocole de mise à disposition du personnel SNCF. L'EPSF dispose dorénavant de ses personnels en propre.

**16 NOVEMBRE**

Autorisation de la mise en exploitation commerciale de la ligne T4 qui relie la gare d'Aulnay-sous-bois à celle de Bondy. Cette exploitation est une première en France, s'agissant d'un matériel de type «tram-train» exploité sur une portion du réseau ferré national.

**27 NOVEMBRE**

Délivrance du certificat de sécurité d'entreprise ferroviaire à la société VEOLIA Cargo France.

**1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE**

Délivrance du certificat de sécurité d'entreprise ferroviaire à la société EURO Cargo Rail.

**1<sup>ER</sup> DÉCEMBRE**

Délivrance du certificat de sécurité à SECO-RAIL en tant que nouvel exploitant ferroviaire spécialisé dans le transport de granulats.

**DÉCEMBRE**

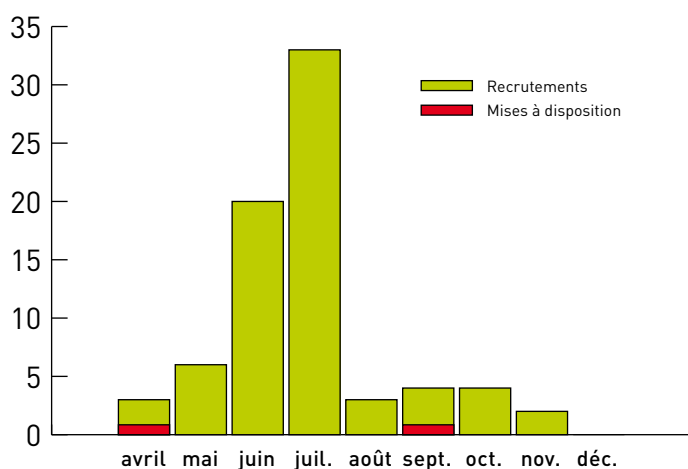
Mise en ligne du site Internet : [www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)

# Les femmes et les hommes de L'EPSF



L'année 2006, année de création et de mise en place de l'EPSF, s'est traduite par un recrutement important, principalement alimenté dans le domaine des postes d'expertise ferroviaire, par des personnels détachés de la SNCF. Pour couvrir les besoins dans ce domaine d'expertise, ont été également intégrés des experts provenant de la RATP, de la fonction publique ainsi que des spécialistes venant de différentes entreprises. Dans les domaines transverses et d'appui, le recrutement s'est fait directement sur le marché du travail.

**Une montée rapide des effectifs : les recrutements ont été effectués essentiellement entre avril et juillet**

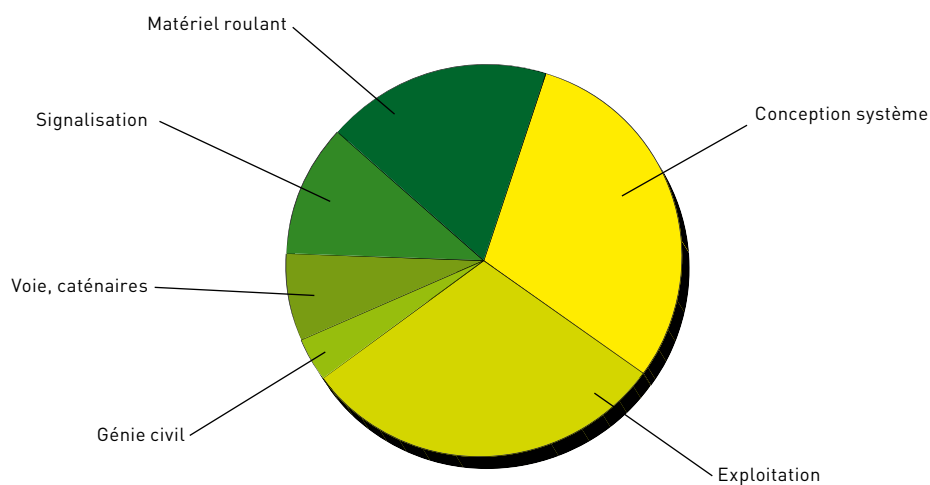


**La répartition des effectifs au 31 décembre 2006 : 77 personnes au total**

Salariés au régime général	Fonctionnaires détachés	Salariés de la SNCF détachés	Salariés de la RATP détachés
24	3	45	3

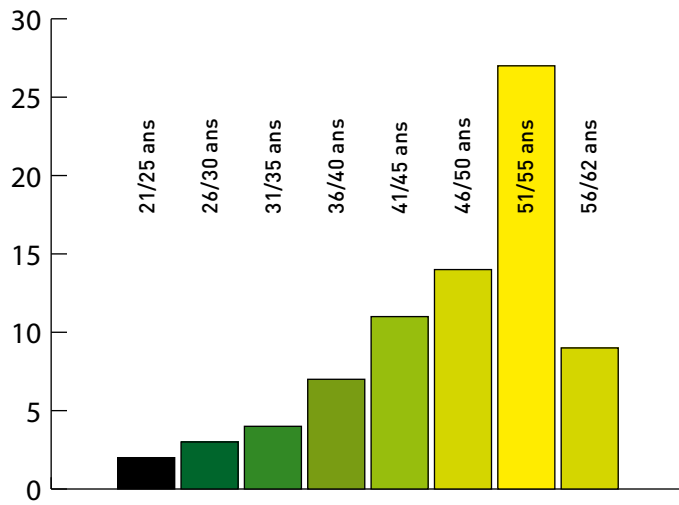
Il y a lieu également d'y ajouter les deux personnels mis à disposition (un par la SNCF, le second par le Service départemental d'incendie et de secours du Val d'Oise).

Une proportion très forte d'experts techniques. Sur les 77 personnes présentes au 31/12/2006, 77% présentent un profil ferroviaire dont les spécialités se répartissent comme suit :



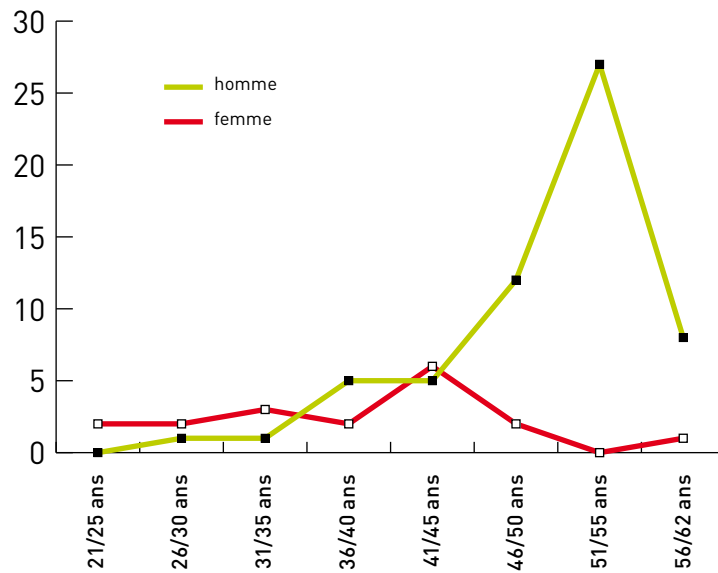
Une moyenne d'âge de 47.2 ans

### PYRAMIDE DES ÂGES ENSEMBLE DU PERSONNEL



Répartition hommes-femmes

### RÉPARTITION PAR SEXE ENSEMBLE DU PERSONNEL







# Les directions

## Direction Autorisations et Veille

Dès la création de l'EPSF, la direction Autorisations et Veille a commencé à fonctionner. Elle a délivré les autorisations de mise en exploitation et les certificats de sécurité demandés dans les délais convenus, dans un cadre réglementaire à l'évolution duquel elle a participé. Il n'y a donc pas eu de ce point de vue de discontinuité par rapport à la situation antérieure.

La direction Autorisations et Veille a également, avec le concours du secrétariat général, établi les modalités de facturation des redevances correspondantes.

Elle s'est aussi résolument engagée dans la mise en œuvre de ce qui constitue la mission la plus nouvelle assurée par l'EPSF, à savoir la « veille sécurité », notamment au travers des audits. Plusieurs ont été menés, dans le cadre d'un processus très formalisé et publié, affirmant ainsi sa volonté d'accomplir cette mission avec détermination, rigueur et professionnalisme.

Une première version exploitable de la base de données sécurité a été mise en service.

Le premier rapport annuel de l'EPSF sur la sécurité du réseau ferré national en 2005 a été également publié.

Dans toutes ses actions, la direction Autorisations et Veille a bien évidemment intégré la dimension européenne des activités de l'établissement, que ce soit au travers de la participation de plusieurs de ses représentants à des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne, de la délivrance des autorisations en travaillant au développement et à la mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle des matériels ou dans le cadre de ses procédures de veille et d'audit, en échangeant informations et méthodes avec des autorités nationales de sécurité voisines.

De culture essentiellement technique et ferroviaire, les agents de la direction ont aussi pris la mesure de la dimension juridique de leur activité et ont dû faire l'apprentissage de l'importance des aspects formels de leur production. Élaborer et publier, pour les exploitants ferroviaires, des procédures et modes de fonctionnements rigoureusement conformes à la réglementation, clairs, non discriminatoires, sera à l'évidence un chantier prioritaire de l'année 2007.

Dans ce cadre, les principales activités conduites par les deux départements de la direction sont reprises dans ce qui suit :

## Département Veille

### Procédures

Une procédure d'audit a été élaborée et publiée. Très directement inspirée de la norme ISO 19011 version 2000, elle décrit l'ensemble des phases de déroulement d'un audit de la préparation au rapport définitif. Elle s'attache notamment à bien définir l'identification et la qualification des écarts pouvant être relevés en fonction de la gravité des risques associés, puis le type de mesures correctives attendues et la façon dont leur mise en œuvre demeure suivie ensuite par le département.

### Formation

Une formation à l'audit de l'ensemble des auditeurs a été menée afin de leur permettre de mettre en œuvre l'ensemble du processus d'un audit (préparation, réalisation, conclusion), de réaliser des entretiens et réunions efficaces avec les audités, de formuler leurs constats d'audits de façon pertinente.

### Audits menés

Huit audits ont été engagés auprès des entités ou sur les thèmes suivants :

- L'autoroute ferroviaire alpine
- EWSI (levée des réserves associées à la délivrance du certificat de sécurité)
- Réception des trains sur voie de service
- Limitations temporaires de vitesse
- Maintenance de la voie
- Centres de formation : VEOLIA, EUROTUNNEL, IFTIM

Ces audits ont permis de relever des écarts significatifs, leur nombre et niveau de gravité étant cependant très variables d'un audit à l'autre.



Autoroute  
ferroviaire alpine



### **Base de données**

Une base de données « sécurité » a été créée. Elle permet, depuis le mois de juillet 2006, de recueillir et d'archiver, selon une classification définie, les données relatives aux événements en rapport avec la sécurité ferroviaire (accidents, incidents, événements critiques). Elle est alimentée en événements fournis par le gestionnaire d'infrastructure délégué (centre national des opérations en temps immédiat, Direction déléguée IOS qui est à l'origine des informations plus précises sur les événements sécurité et le suivi des suites données). 2010 événements ont ainsi été enregistrés au cours du second semestre 2006.

### **Rapport annuel sur la sécurité du réseau ferré national**

Le rapport annuel au titre de l'année 2005 (durant laquelle une entité rattachée à la DGMT préfigurait l'existence de l'EPSF) a été publié, dans le respect des préconisations de l'Agence ferroviaire européenne.

### **Permanence**

Une permanence des dirigeants de l'EPSF a par ailleurs été mise en place afin, en cas d'accident ou d'incident grave, d'assurer ou participer à certaines missions, notamment d'information.

## **Département Autorisations**

### **Certificats de sécurité**

Après instruction du dossier technique présenté, trois entreprises ferroviaires ont obtenu la modification ou la délivrance de leur certificat de sécurité: VEOLIA CARGO, ECR, SECO-RAIL.

Des échanges ont eu lieu avec la SNCF de façon à préparer son dossier de demande de certificat de sécurité dans les conditions prévues au décret 2006-1279.

### **Agrément de sécurité**

Plusieurs réunions se sont tenues avec RFF et la SNCF-GID pour la préparation de leur dossier de demande d'agrément de sécurité.



### Monographie des entreprises

Chaque entreprise ferroviaire à laquelle a été délivrée un certificat de sécurité fait désormais l'objet d'une monographie accessible sur le réseau interne de l'établissement.

Chacune d'elles présente :

- la raison sociale de l'EF,
- les coordonnées de ses dirigeants et des contacts lors de l'instruction du dossier technique,
- la nature et le volume du trafic assuré sur le RFN et éventuellement à l'étranger,
- les références du ou des certificats délivrés,
- les dates des derniers audits et les faits saillants relevés (à venir).

### Délivrance d'autorisations de mise en exploitation commerciale

Au cours de l'année 2006, des autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées pour :

#### Systemes

- ligne de tram-train T4 (Aulnay-sous-Bois / Bondy)
- portion relevant du réseau ferré national de la ligne 2 du tramway de Montpellier.

#### Matériels moteurs

16 autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées dont :

- Des matériels n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation de mise en service commerciale sur l'un des réseaux ferroviaires mentionnés à l'article 1 du décret : Avanto (tram-train), PRIMA 3U15-B.
- Des matériels faisant l'objet d'une modification substantielle : BB 827300, BR 185 avec bogie EDG, RBDe 560 (matériel suisse dans le cadre de la réouverture de la ligne frontalière Delle-Boncourt), Implantation du MUX sur série 4400 kW
- Des matériels déjà autorisés dans l'EU : Class 66, G 1000/F

#### Matériel remorqué

Le régime d'admission des wagons sur le réseau a été profondément modifié au 1er juillet 2006 avec la fin des accords RIV qui géraient les échanges entre réseaux. Le nouveau système responsabilise très fortement les entreprises ferroviaires, notamment sur l'exécution et le suivi de la maintenance de ces wagons. Il leur a été demandé de préciser à l'EPSF le dispositif qu'elles mettent en place à cet effet.

Dans ce cadre réglementaire en cours d'élaboration, l'EPSF a :

- continué à délivrer des autorisations de mise en service commercial de wagons nouveaux ou

modifiés (6 dossiers traités depuis juillet 2006 dont 2 pour des constructions neuves et 4 pour des modifications substantielles, 19 autres dossiers reçus et en cours d'instruction au 31 décembre).

→ étudié et développé le prototype d'une base de données informatiques qui permettra à l'EPSF de tenir le registre de type des matériels roulants (tous à terme) ainsi que le registre d'immatriculation de ces matériels si cette mission lui est confiée.

→ initié avec les représentants de la profession 2 groupes de travail sur :

- l'établissement d'un référentiel wagon basé sur la STI wagon, l'arrêté du 01/07/04 et le RIV
- la caractérisation de la substantialité d'une modification appliquée aux wagons

→ engagé des discussions avec l'EBA pour parvenir à une reconnaissance mutuelle des wagons.

#### Circulations « dérogatoires »

104 autorisations d'essais ont été accordées, dont celles relatives au bi-standard réduit TVM installé sur les rames TGV POS.



Instruction de dossiers en vue de délivrance d'autorisations de mise en exploitation commerciale

L'instruction des dossiers suivants, initiés avant le début de l'année, a été poursuivie :

- Contrôle commande et signalisation de la ligne à grande vitesse est-européenne (ERTMS superposé à la TVM430/SEI).
- Bi-standard ERTMS/TVM.
- Admission de l'ICE 3 et du TGV POS
- Ligne nouvelle à grande vitesse Est-européenne (infrastructure)
- Tram-train Mulhouse/Vallée de la Thur.
- Modernisation de la ligne Marseille - Aix en Provence (approbation du dossier préliminaire de sécurité).
- Augmentation de la capacité de la ligne entre Cannes et Nice - 1<sup>ère</sup> phase entre Antibes et Cagnes-sur-Mer.
- LGV Rhin Rhône (approbation du dossier préliminaire de sécurité).



Les dossiers suivants ont été initiés en 2006 :

- Tram-train Nantes/Châteaubriant
- Tram-train de l'Ouest Lyonnais
- Autoroute ferroviaire Perpignan/Bettembourg

#### Recouvrement des redevances

Les dossiers traités par la division ont fait l'objet du suivi comptable prévu (enregistrement et émission des bordereaux).

#### Travail de spécification

Le département Autorisations a engagé un certain nombre de travaux visant à préciser nos procédures et créer ou mettre à jour les spécifications techniques servant de référence aux dossiers d'autorisation examinés :

- Recommandation pour préciser les modalités d'admission des matériels moteurs sur le réseau (publiée en juillet 2006)
- Référentiel « Reconnaissance mutuelle » pour les locomotives entre la France et l'Allemagne.
- Textes « matériel » : travail en vue d'actualiser l'arrêté de juillet 2004 et ses annexes, mise à jour des spécifications d'admission des matériels
- Textes « infrastructure » : travail sur le projet d'arrêté infrastructure, élaboration des spécification d'admission infrastructure gabarit et détecteurs de boîtes chaudes.

Ces travaux sont systématiquement menés avec la participation de représentants des entreprises ferroviaires, du gérant d'infrastructure et des industriels concernés.



tram-train  
Aulnay/Bondy



ICE 3, cabine du conducteur

## Direction Référentiels et Europe

La direction Référentiels et Europe est essentiellement une direction d'appui. Elle est composée de deux grands départements :

Le département Référentiels, en liaison avec les départements Autorisations et Veille, apporte ses capacités et son expertise à l'évolution du cadre réglementaire, aussi bien en proposant au ministère les adaptations nécessaires des règles nationales qu'en élaborant et publiant des référentiels, à savoir des « documents techniques », des « recommandations » et des « règles de l'art » à l'attention des professionnels du secteur.

Le département Europe veille à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'EPSF, notamment pour les questions internationales et assiste, conseille et facilite les activités des trois autres départements, ainsi que celles du ministère, dans ce domaine.

Signalons également l'implication du directeur dans les travaux du comité de sécurité du tunnel sous la Manche.

### DÉPARTEMENT RÉFÉRENTIELS

La mise en place du département s'est effectuée autour de l'organisation de trois divisions :



• De par sa fonction, la division Interfaces et technique a naturellement apporté son expertise sur plusieurs dossiers transverses ou système, pour le compte d'un autre département ou de RFF (AUTO-PROWA, SAI banlieue, référentiel ERTMS, etc.). Elle a par ailleurs effectué ou entamé les principales tâches suivantes :

- écriture de processus, en particulier le processus d'élaboration des référentiels,
- secrétariat du Comité de suivi de l'expérimentation « Nouvelle réglementation travaux »,
- élaboration de monographies « réseaux » (modèle-type approuvé, cinq en chantier),
- réflexions sur les points frontières du RFN (nombre, types, structure-type pour une monographie et priorités),
- dossier sur les voies ferrées portuaires.

Elle a participé, enfin, aux travaux du comité de suivi de l'autoroute ferroviaire alpine et de la modernisation du tunnel ferroviaire du Fréjus ainsi qu'à ceux du groupe de suivi du programme de sécurisation des tunnels du réseau ferré national.

• Dans un contexte où le partage des rôles des différents acteurs en matière d'élaboration des textes concernant la sécurité ferroviaire est en cours d'évolution et où le cadre réglementaire n'est pas encore finalisé, la division Réseau ferré national a pu :

- élaborer une architecture des référentiels de l'EPSF,
- ébaucher une quinzaine de projets de recommandations de l'EPSF en complément des dispositions du nouvel arrêté « Règlement trains ».

Elle a par ailleurs animé ou participé à plusieurs groupes de travail (« règlement trains » animé par la DTFC, référentiel DBC, référentiels PN, tramways, etc.).

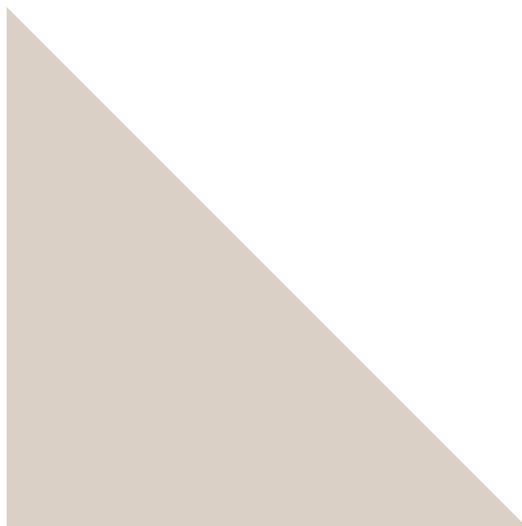
• La division Réseaux urbains et régionaux dont le responsable est arrivé en octobre a, pour sa part, initié les premiers travaux préparatoires en vue de l'extension éventuelle du périmètre de responsabilité de l'EPSF.



## Département Europe

La mise en place de ce département s'est effectuée quant à elle autour de deux divisions, la division Benchmark et la division Sécurité et interopérabilité. Plusieurs postes autorisés ne sont toujours pas pourvus fin 2006, dont celui du chef de département dont l'arrivée est prévue au 1er avril 2007.

- La division Benchmark a pu lancer les actions prioritaires relevant de sa responsabilité :
  - des partenariats ont été engagés avec quatre autorités nationales et le BNF, des discussions sont en cours avec l'UIC,
  - la veille stratégique a démarré avec la production de notes de problématique (partenariats, veille technologique etc.), de documents de synthèse (PPP, cartographies des acteurs ferroviaires, etc.) et d'un tableau de bord sur les autorités européennes ; la division apporte également sa contribution à l'élaboration des monographies des EF,
  - la liste des événements internationaux susceptibles de concerner l'EPSF est tenue à jour ainsi que les dossiers des manifestations auxquelles l'EPSF a participé (trois en 2006).
  
- La constitution de l'équipe de la division Sécurité et interopérabilité et l'arrivée de son responsable en octobre ont permis d'initier les actions suivantes :
  - coordination du groupe d'experts de l'EPSF (présentation des enjeux et des méthodes de travail), participation et suivi des travaux de l'agence européenne, élaboration d'outils de suivi, de fiches de synthèse, etc.
  - représentation de l'EPSF à l'international (ILGGRI, réseau des ANS, etc.),
  - assistance au ministère (participation au comité article 21, organisation et animation des groupes miroir, élaboration des positions françaises),
  - assistance à d'autres départements de l'EPSF.



# Le secrétariat général

Il regroupe les fonctions « supports » de l'établissement. Essentiellement localisé à Amiens, il s'appuie fin 2006 sur les compétences professionnelles équivalent à 11,5 personnes recrutées dans le secteur public ou privé et comprenant les assistantes des deux directions techniques. L'agence comptable est intégrée à l'établissement avec un effectif équivalent à 1,5 personnes, l'agent comptable ayant la spécificité d'être également le responsable budgétaire et financier de l'établissement. La fonction juridique devrait être installée et développée dès début 2007.

Si les missions du secrétariat général sont très classiques, leur application se fait avec le souci constant de répondre à trois impératifs :

## **L'efficacité de l'ensemble de l'établissement :**

- Veiller à instaurer dès la création de l'EPSF des procédures et des circuits de décisions simples, directs, adaptés au mode de fonctionnement des différents départements mais répondant néanmoins aux exigences applicables à un établissement public administratif et à une complexité forte du contexte. A titre d'exemple, l'établissement a fait face à sa création à la nécessité de recruter et de rémunérer des personnels sous quatre statuts différents, relevant tantôt du secteur public ou tantôt du privé. Malgré la variété des mécanismes, la paye du personnel a été assurée dès le mois de mai 2006 et les effectifs sont passés de 7 personnes fin mai à 65 personnes fin juillet.
- Offrir des conditions optimales de travail selon les modes de fonctionnement particuliers de chaque entité et ôter toute préoccupation administrative aux personnels techniques. C'est ainsi que :
  - l'établissement s'est doté d'un système informatique mettant les deux sites amiénois et parisien en réseau de haute capacité unique et sécurisé, permettant à tous de travailler de manière identique et coordonnée.
  - pour les personnels les plus mobiles, un ensemble de moyens est mis à leur disposition leur permettant en tout lieu d'être « comme au bureau » : ordinateur portable, téléphone portable, carte d'entrée sur le réseau permettant l'accès aux serveurs. Qu'ils soient dans le train, en réunions à Bruxelles ou sur le lieu d'un audit, les experts peuvent accéder à toutes les données de l'établissement, utiliser leur messagerie, dialoguer en direct avec leurs collègues.
  - ont été mises à disposition des « cartes affaires » permettant à tout titulaire d'engager l'ensemble des frais de ses déplacements, aux tarifs les meilleurs via le plus souvent les offres Internet.
  - une formation en anglais proposée à tous et aujourd'hui réalisée par 45 personnes auprès de deux organismes à pédagogie très différente pour un volume de 1600 heures de cours de toute forme (individuelle, collective, conversations téléphoniques, etc.).

## L'optimisation de nos moyens pour allier maîtrise des dépenses et qualité de travail :

- Maintenir un ratio entre personnel administratif et personnel technique de l'ordre de 15% et démarquer la mise en qualité du secrétariat général pour que l'ensemble des processus et procédures de gestion et d'administration soient connus de tous et appliqués. C'est ainsi que les fonctions telles que la paye sont désormais externalisées afin de ne garder que celles à plus forte valeur ajoutée.
- Mettre en place très rapidement les mécanismes de recouvrement des recettes, droit de sécurité et redevances afin d'être en mesure de rembourser au plus vite l'avance faite par l'Agence française du trésor et d'assurer le financement de l'établissement en toute autonomie. Fin 2006, les titres de recettes relatifs au droit de sécurité et émis envers les entreprises ferroviaires s'élevaient à 11 148 612 € et les titres de recettes émis et relatifs aux redevances s'élevaient à 28 035 €, pour 41 dossiers.

## Le maintien et le renouvellement des compétences des personnels :

L'efficacité et la crédibilité de l'EPSF reposent sur la compétence de ses personnels et notamment des experts ferroviaires. Il s'agit donc de préparer les recrutements futurs provenant à la fois du secteur ferroviaire mais également d'autres origines.

Les premières réflexions ont été conduites sur le projet de « gestion prévisionnelle des emplois et des compétences » qui permettront notamment de lancer une campagne de recrutement début 2007.



# Le cadre réglementaire et législatif



Les missions de l'EPSF sont définies par la loi du 6 janvier 2006 et les décrets du 28 mars 2006 et du 19 octobre 2006. Ces textes ont été pris en application de directives européennes, l'ouverture des frontières nécessitant, pour le transport ferroviaire comme pour les autres modes de transport, une réglementation technique harmonisée. Celle-ci porte sur deux aspects essentiels : la sécurité évidemment car il ne faut pas que l'ouverture des frontières se traduise par une baisse du niveau de sécurité, mais aussi l'interopérabilité qui favorise les échanges internationaux d'un mode encore très marqué par un développement dans des cadres nationaux et évite que les règles techniques nationales ne soient utilisées comme des entraves à la circulation des produits et services.

## Les textes nationaux

→ Création de l'Établissement public de sécurité ferroviaire  
Loi relative à la sécurité et au développement des transports  
Publication au JORF du 6 janvier 2006  
Loi n°2006-10 du 5 janvier 2006

→ Missions et statuts de l'EPSF  
Décret relatif aux missions et aux statuts de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.  
Publication au JORF du 29 mars 2006  
Décret n°2006-369 du 28 mars 2006

→ Sécurité et interopérabilité  
Décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire  
Publication au JORF du 20 octobre 2006  
Décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006

## Les textes européens

→ Directives européennes relatives à la sécurité et à l'interopérabilité  
DIRECTIVE 2004/49/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité

# La communication

## Création du logo de l'EPSF

Le logo présente la personnalité de l'entreprise, son identité. Par l'intermédiaire de son symbole, le logo permet à l'entreprise d'être reconnue. Sa création a donc été la première action de communication de l'EPSF.



## Création du site Internet

L'objectif assigné au site de démarrage de l'EPSF est d'offrir une base d'informations sur l'établissement à destination des professionnels mais aussi du grand public, de mettre à disposition un outil de documentations et de diffuser des actualités sur les activités de l'établissement.



Le poste de responsable communication a été pourvu en fin d'année et ce n'est qu'en 2007 que le plan de communication globale, interne et externe, se mettra en place.

# Implantation



**Le siège social de l'EPSF  
est situé à Amiens :**

18 rue Lamartine  
80000 Amiens  
+33(0)3 22 67 38 48

**La direction  
générale et les directions  
techniques sont situées  
à Paris La Défense**

Grande Arche, Paroi Nord  
1 parvis de La Défense  
92044 La Défense  
+33(0)1 40 81 84 00



Édité en juin 2007

Contact : service communication de l'EPSF

Tél. 33 (0)1 40 81 84 27

Fax 33 (0)1 40 81 84 08

Conception graphique :  
Christophe Rémy

Photos :  
Christophe Recoura, François Girard (photos portraits)

Impression :  
Imprimerie Yvert – Groupe Morault



**directions techniques**

1 parvis de La Défense  
92044 La Défense cedex  
33 (0)1 40 81 84 00  
33 (0)1 40 81 84 09  
[epsf@securite-ferroviaire.fr](mailto:epsf@securite-ferroviaire.fr)

**direction administrative**

18 rue Lamartine  
80000 Amiens  
33 (0)3 22 67 38 48  
33 (0)3 22 67 38 58  
[www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)

