




RAPPORT
D'ACTIVITÉ
2010





P. 5	Le mot du directeur général
P. 6	Le conseil d'administration
P. 8	L'organigramme
P. 10	Les chiffres-clé 2010
P. 14	Les faits marquants
P. 18	Les femmes et les hommes de l'EPSF
P. 22	La direction Autorisations et Veille
P. 36	La direction Référentiels et Europe
P. 42	Le secrétariat général
P. 44	Le cadre réglementaire
P. 46	La communication





le mot du directeur général

Au fil de l'évolution du secteur du transport ferroviaire et de son environnement économique et institutionnel, chaque année confronte l'EPSF, dans l'exercice des missions qu'il accomplit pour le compte du ministère chargé des transports, à de nouveaux défis.

Dans le secteur du fret, dont l'ouverture à la concurrence début 2006 a été réalisée par la loi même qui créait l'établissement, l'année 2010 aura été marquée par la sortie de la crise économique et par le plan de relance du fret ferroviaire.

L'apparition effective de nouveaux acteurs tels que les opérateurs ferroviaires de proximité, la refonte de l'organisation de groupes de transport, le développement de services nouveaux tels que les autoroutes ferroviaires sont autant d'évolutions qui ont nécessité l'intervention de l'EPSF dans sa mission de délivrance d'autorisations. Dans le cadre de ces innovations, l'établissement a su concilier rigueur vis-à-vis des exigences de sécurité et ouverture à de nouvelles techniques et méthodes.

Les projets d'infrastructure qui se sont notamment traduits par la mise en service de la ligne du Haut-Bugey sur le réseau ferré national et de la ligne Perpignan-Figueras, section à grande vitesse construite dans le cadre d'une concession internationale, ont été un point fort de l'activité de l'établissement. L'engagement des autorités régionales dans le développement de services plus nombreux et souvent innovants avec le tram-train ou la généralisation des matériels bi-mode a également fortement sollicité les équipes de l'EPSF.

S'agissant de son activité de fond, plus méconnue mais primordiale pour la conception et le bouclage de la sécurité, l'EPSF a poursuivi ses travaux de conseil réglementaire pour l'État et de diffusion des bonnes pratiques et renforcé et structuré son activité de contrôle.

Dans ce cadre, l'année 2010 a vu l'EPSF poursuivre l'adaptation de son fonctionnement interne avec un effort particulier sur le développement permanent des compétences de ses personnels.

Au-delà de ce bref survol, la lecture de ce rapport présentant l'ensemble de l'activité permettra de constater, qu'en 2010, l'EPSF a répondu pleinement aux objectifs qui lui sont assignés.

Enfin, s'il me revient le plaisir et l'honneur de présenter ce rapport d'activité, c'est à Michel Aymeric, directeur général de l'EPSF jusqu'en novembre 2010, nommé le 15 novembre au poste de directeur de cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, et à l'ensemble des salariés de l'établissement qu'en revient le mérite.

Je vous en souhaite une très bonne lecture.

Denis HUNEAU

Le conseil d'administration

6

Le conseil d'administration est composé de 12 membres : six représentants de l'État, deux du Parlement, deux des personnels et deux personnalités qualifiées.

Il a connu en 2010 un changement des représentants de l'État, du fait de la modification du décret statutaire de l'EPSF (décret n° 2006-369) introduite par le décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

De plus, par lettre du 24 septembre 2010 de la Direction du budget, Noël Chamboduc de Saint-Pulgent, inspecteur général des finances et chef de la Mission de contrôle économique et financier des transports, a été nommé représentant de la Direction du budget.

Sa composition est désormais la suivante :

- un représentant de l'État est désigné nominativement, il s'agit de Frédéric Rico, ingénieur général des ponts, des eaux et forêts, nommé membre du conseil d'administration au titre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et 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 services de transport, la Direction des infrastructures de transport (en remplacement de la Direction des affaires économiques et internationales) auprès du ministre chargé des transports, la Direction du budget dont le représentant nominatif est Noël Chamboduc de Saint-Pulgent, la Direction de la défense et de la sécurité civile et la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services ;
- le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale, Dominique Le Mener ;
- les deux représentants élus du personnel sont Éric Lagaize et Frédéric Hénon ;
- les deux personnalités qualifiées sont François Gruffaz et Michel Quatre.

Participent aussi au conseil d'administration avec voix consultative :

- le directeur général ;
- l'autorité chargée du contrôle financier ;
- l'agent comptable.

Les activités du conseil d'administration

Trois réunions se sont tenues en 2010. Les travaux ont tout d'abord porté sur les sujets récurrents sur lesquels il lui revient de délibérer chaque année, comme le rapport d'activité 2009, le programme d'activité 2010, le budget prévisionnel 2011, la clôture des comptes 2009 et l'affectation du résultat.

L'activité du conseil d'administration a également porté sur des sujets juridiques et fonctionnels essentiels tels que l'approbation de la charte déontologique de l'établissement élaborée à la demande du président du conseil, la validation de la prise en charge par l'établissement de la protection juridique pour les personnels de droit privé, la délégation au directeur général pour agir en justice et transiger dans certaines limites, la révision du règlement intérieur régissant le personnel et la mise en œuvre d'un « Plan seniors ».

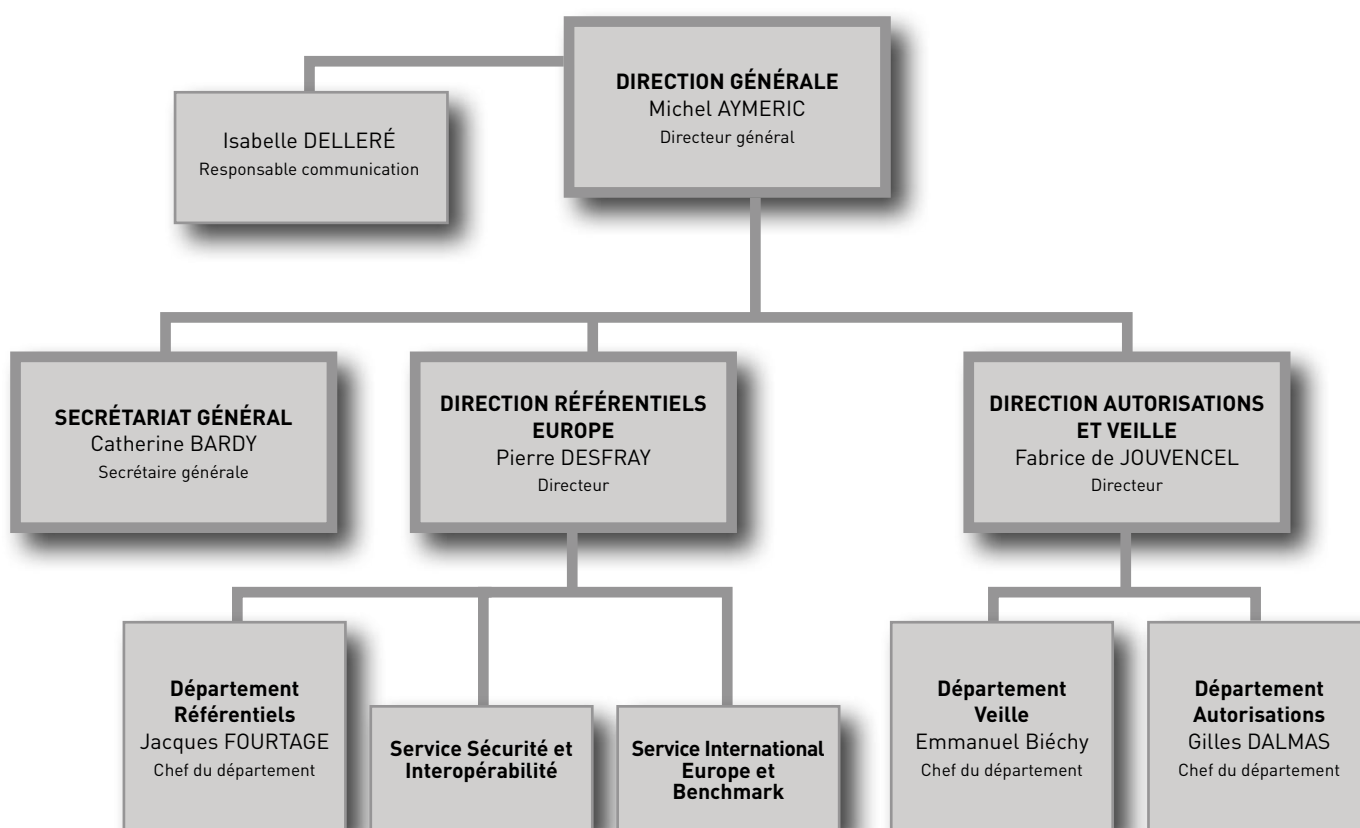
Par ailleurs, conformément à la circulaire du 26 mars 2010 du Premier ministre relative au pilotage stratégique des opérateurs de l'État, le conseil d'administration a souhaité améliorer sa gouvernance de l'établissement en élaborant un nouveau règlement intérieur du CA ; il a demandé à la direction générale de lui fournir régulièrement des tableaux de bord d'activités et d'établir une cartographie des risques encourus par l'établissement.

Au total, ces décisions ont fait l'objet de 21 délibérations.

L'organigramme

au 31 décembre 2010

8





Michel Aymeric,
directeur général de l'EPSF en 2010,
nommé le 15 novembre au poste de
directeur de cabinet du secrétaire d'État
chargé des transports et remplacé par
Denis Huneau le 21 janvier 2011.



Le comité exécutif
De gauche à droite : Pierre Desfray, Fabrice de Jouvencel, Denis Huneau et Catherine Bardy

Les chiffres-clé 2010

10

Le budget

Le budget annuel de l'établissement doit permettre à l'EPSF d'assumer l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement. Il est ainsi constitué :

Les ressources

L'EPSF ne bénéficie pas de subventions de l'État et perçoit des recettes qui lui sont propres et se répartissent ainsi :

- **Le droit de sécurité**

Prévu par l'article L 2221-6 du Code des transports, le droit de sécurité est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national. Par arrêté ministériel du 24 mai 2006 pris sur proposition du conseil d'administration de l'établissement, le taux du droit de sécurité a été fixé à 0,50 % du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF et n'a pas été modifié à ce jour.

- **Les redevances**

Prévues par l'article L 2221-6 du Code des transports, les redevances sont perçues par l'EPSF à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations, requises pour l'exercice des activités ferroviaires.

Par délibérations du 21 juin 2006 et du 31 janvier 2007 publiées au bulletin officiel du ministère chargé des transports, le conseil d'administration a fixé les modalités de liquidation et de recouvrement des redevances. Le taux horaire appliqué est de 105 euros.

- **Les prestations de services**

Plus marginalement, l'EPSF réalise des prestations de service (assistance en matière de sécurité ferroviaire) au profit d'organismes tiers, dans le cadre de conventions.

Les dépenses

Les recettes se répartissent entre trois enveloppes :

- **Les charges de personnel**

Elles recouvrent principalement les rémunérations du personnel, les charges sociales et fiscales.

- **Les charges de fonctionnement courant**

Elles correspondent aux loyers, consommations et achats divers, au remboursement des frais de mission et de formation, aux études et prestations de services demandées.

- **Les investissements**

Il s'agit essentiellement d'achats de mobilier et de matériel informatique, ainsi que d'achats de logiciels.

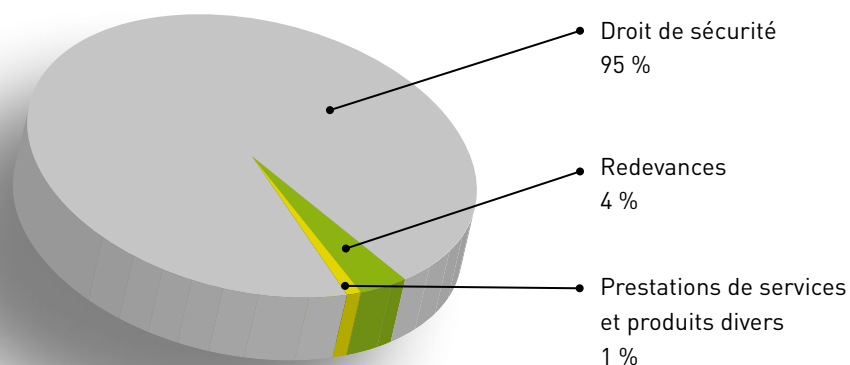
Le budget prévisionnel voté en octobre de l'année précédant l'exercice budgétaire concerné doit être équilibré en recettes et en dépenses.

L'exécution budgétaire au travers du compte financier

Les recettes

Elles sont d'un montant inférieur aux prévisions budgétaires et s'élèvent à 13570,7 k€ (recettes de fonctionnement et d'investissement).

RÉPARTITION DES RECETTES



Le total des titres de recettes relatifs au droit de sécurité pour l'année 2010 s'élève à 12923,9 k€ affichant ainsi une baisse de 7,3 % par rapport à l'exercice précédent. Cette baisse paraît essentiellement conjoncturelle.

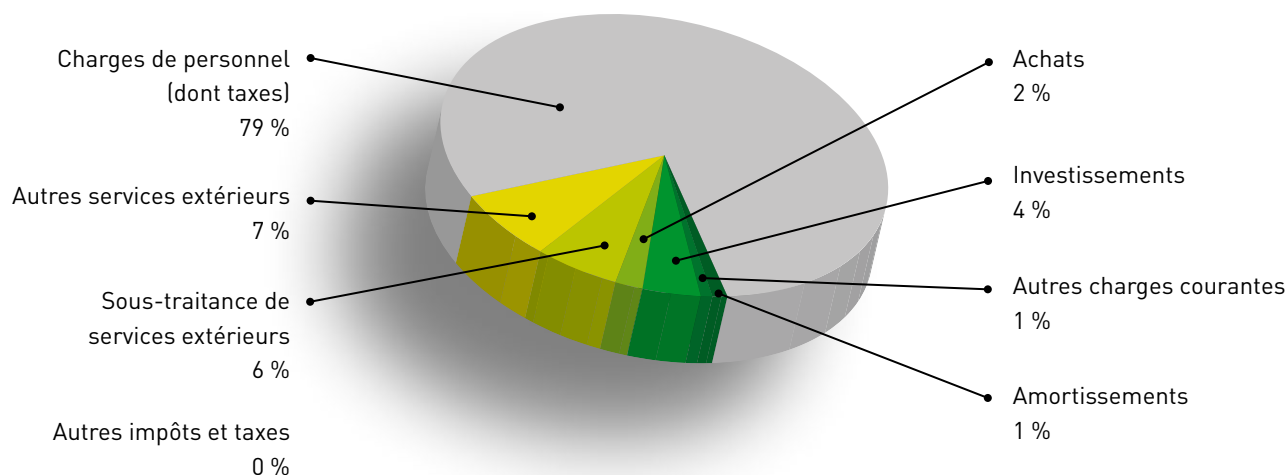
S'agissant des redevances, 103 des titres de recettes ont été émis à l'encontre des entreprises demandant des autorisations pour un total de 512,9 k€. On constate que le montant des redevances est en légère diminution de 2 % par rapport à l'exercice précédent mais s'avère supérieur aux prévisions budgétaires. En revanche, le nombre d'émissions de titres relatifs aux redevances reste stable.

Les recettes provenant des produits divers, des recettes d'investissement et des conventions de prestations de service sont très faibles (133,9 k€) du fait de l'abandon de certaines des conventions et du décalage dans le temps de la mise en œuvre de la convention passée avec le Secrétariat général au Tunnel sous la Manche.

Les dépenses

Elles sont d'un montant inférieur aux prévisions 2010 et s'élèvent à 12 284,5 k€.

RÉPARTITION DES DÉPENSES



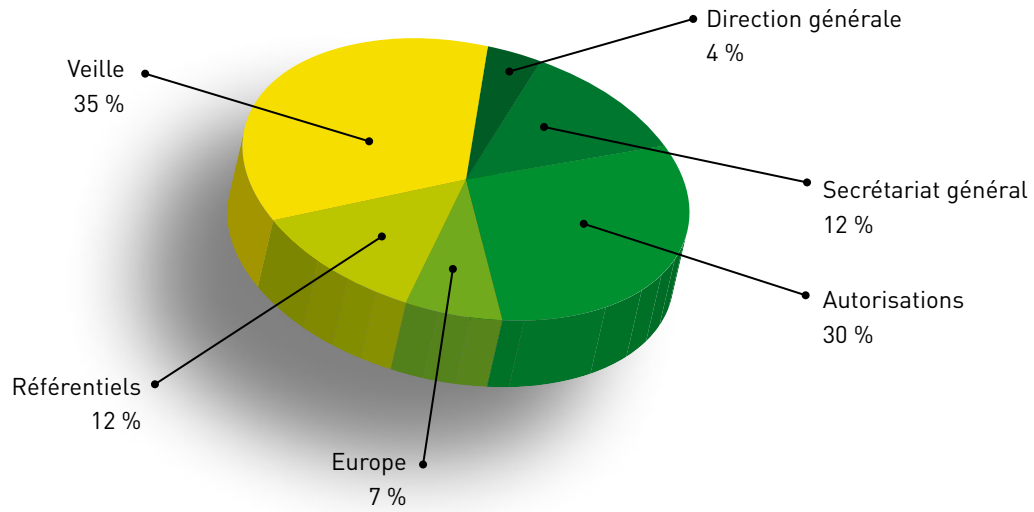
Les charges de personnel représentent 79 % du total des dépenses (investissements et fonctionnement) de l'année 2010, contre 65 % par rapport à 2009, du fait des charges de fonctionnement courantes exceptionnelles en 2009 pour le déménagement à Amiens.

Les dépenses de sous-traitance et services extérieurs passent de 20 % à 6 % du total des dépenses entre l'exercice 2009 et 2010, le regroupement de l'établissement sur un seul site ayant produit ses effets en année pleine.

Les autres postes de fonctionnement restent stables et représentent respectivement 2 % et 7 % du total des dépenses.

La part des dépenses d'investissement reste stable en 2010 et correspond à la politique de renouvellement du parc informatique et au développement de systèmes informatisés pour la gestion électronique des archives physiques et des documents et pour le traitement de la paye.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DÉPARTEMENT



Les répartitions sont proches de la répartition des effectifs, avec proportionnellement un peu plus de dépenses pour les départements techniques et un peu moins pour les départements supports, du fait des frais de déplacements, de documentation et de formation.

Les faits marquants

14

1^{ER} FÉVRIER

Autorisation de type de la locomotive EURO 4000 type II de Vossloh Espagne. Cette locomotive, dotée de deux bogies équipés chacun de trois essieux, d'une puissance de plus de 3000 kW, conforme aux dernières normes en matière de pollution, est destinée à la traction de trains de fret à une vitesse maximale de 120 km/h. Des locomotives de la même famille sont déjà autorisées à circuler dans d'autres pays européens dont l'Allemagne.

20 JANVIER

Organisation du séminaire REX pour la 3^e année consécutive réunissant l'ensemble des entreprises ferroviaires circulant en France, le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué ainsi que les représentants du ministère chargé des transports (la Direction des services de transport et le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre). L'objectif de ce rendez-vous annuel, devenu désormais traditionnel, est de faire un bilan des réunions d'échanges organisées trimestriellement par l'EPSF avec tous ces acteurs afin de partager les éléments de retour d'expérience.

16 MARS

Nouvelle édition du guide d'application « Demande d'agrément des centres de formation » afin de tenir compte de la modification de l'arrêté « Aptitudes » survenue le 22 décembre 2009 et d'y apporter un certain nombre de précisions et améliorations rédactionnelles.

31 MARS

Certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire italienne Trenitalia qui peut désormais offrir des services de transport de fret sur le réseau ferré national.

12 AVRIL

Agrément délivré au centre de formation Colas Rail.

19 MAI

Premier certificat de sécurité délivré à un opérateur ferroviaire de proximité (OFP), la société du Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF). Le service consiste à assurer la desserte fret des installations terminales embranchées (ITE) situées sur le parcours entre la gare de Rivesaltes et la gare de St Paul de Fenouillet, soit 35 km.

2 JUIN

Autorisation de mise en exploitation commerciale de quatre nouveaux postes d'aiguillage informatique à technologie PC (PIPC) réalisés par THALES. La première autorisation fut délivrée le 2 juin au PIPC d'Aulnoye (59) remplaçant deux anciens postes d'aiguillage à technologie mécanique; la seconde le 21 juin au PIPC de Sainte-Pazanne (44) remplaçant un poste de 1925; la troisième le 20 août au PIPC de Belloy Saint-Martin (95) remplaçant deux petits postes en gare de Belloy Saint-Martin et en gare de Luzarches et la quatrième le 2 septembre au PIPC de Saint-Vincent de Tyrosse (40) remplaçant un poste à manettes libres (PML) qui avait été mis en service en 1997.

29 JUIN

Décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains, attribuant à l'EPSF la nouvelle mission de la délivrance des licences de conducteurs.

7 JUILLET

Protocole d'accord pour la reconnaissance mutuelle des autorisations de locomotives et de matériel à voyageurs signé entre le directeur général de l'EPSF, Michel Aymeric, et le direc-

teur général de l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie), Alberto Chiovelli. Cet accord a pour but de faciliter et de raccourcir les procédures d'autorisation pour les demandeurs et contribuer à faciliter l'accès au marché pour l'industrie entre la France et l'Italie.

13 JUILLET

Décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 qui modifie le décret n° 2006-1279 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire ; créant notamment les entités en charge de la maintenance (ECM) et confiant à l'EPSF l'immatriculation des véhicules.

21 JUILLET

Certificat de sécurité délivré à la Compagnie Ferroviaire Régionale. Second opérateur ferroviaire de proximité, CFR propose des services de transport de fret sur les lignes du Morvan. La base de ces services est localisée sur la ligne Cercy-la-Tour / Corbigny située dans la Nièvre [58].

2 AOÛT

L'EPSF a suspendu l'autorisation de mise en exploitation commerciale d'un type de wagons trémies utilisés pour le transport de houille à la suite d'un déraillement important survenu sur voie principale à Bully-Grenay et imputable à un blocage intempestif du frein équipant l'un de ces wagons.

30 AOÛT

Partie B du certificat de sécurité délivrée à Eurostar International Ltd permettant à la société anglaise d'assurer des services internationaux de transport de passagers sur le réseau ferré national. Cette société, créée au début de l'année 2010, reprend les services entre Londres, Paris et Bruxelles qui étaient jusqu'à présent assurés en France par la SNCF et commercialisés par Eurostar UK.

22 SEPTEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale du wagon numéroté 33 87 472 1 000-7 valant d'autorisation type pour une série de 140 wagons destinés au transport de brames. Ce nouveau wagon, doté de deux bogies à deux essieux équipés de semelles de frein en matériau composite, répond pleinement aux exigences des Spécifications techniques d'interopérabilité applicables à ce type de matériel.

30 SEPTEMBRE

Remise du rapport sur la sécurité 2009 à l'ERA dont la publication est prévue par l'article 18 de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE) qui dispose que « Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence ferroviaire européenne au plus tard le 30 septembre ».



30 SEPTEMBRE

Renouvellement du certificat de sécurité délivré à Euro Cargo Rail (ECR) pour une durée de cinq ans. Filiale de DB Schenker, ECR couvre l'ensemble du réseau ferré national ouvert aux services de transport ferroviaire de fret.

5 OCTOBRE

Agrément délivré au centre de formation INEXIA, filiale d'ingénierie de la SNCF. Cet agrément permet à ce centre de dispenser des formations à des fonctions de sécurité liées à la formation et à la circulation des trains ainsi qu'à la maintenance de l'infrastructure.

21 OCTOBRE

Arrêté du 21 octobre 2010 précisant les modalités particulières d'application de la réglementation de sécurité à la section de ligne Perpignan-Figueras. Cet arrêté adapte la réglementation applicable sur le RFN aux spécificités de la ligne Perpignan-Figueras.

15 OCTOBRE

Le grand port maritime de Dunkerque est devenu le 1^{er} port de France gestionnaire de son infrastructure ferroviaire. À cet effet, Dunkerque-Port et son prestataire Europorte Services ont élaboré un règlement de sécurité de l'exploitation



Signature du RSE du port de Dunkerque. De gauche à droite : Michel Aymeric, directeur général de l'EPSF, Martine Bonny, présidente du directoire du grand port maritime de Dunkerque et Jacques Gounon, président directeur général du groupe Eurotunnel.

14 OCTOBRE

Actualisation de la procédure « Réalisation des contrôles » disponible sur le site Internet de l'EPSF dans l'espace « Documentation ».

12 OCTOBRE

Décret n° 2010-1201 du 12 octobre 2010 fixant la liste des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national. Ce décret ajoute la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras au domaine de compétence de l'EPSF.

(RSE) conforme au cadre fixé par l'EPSF. Depuis, d'autres RSE ont été approuvés : Nantes, Marseille et Le Havre.

26 OCTOBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale du système d'enclenchement intégré (SEI) du poste d'aiguillage d'Étaples (62). Ce poste d'aiguillage (incluant Rang du Fliers), réalisé par ANSALDO STS, gère 51 objets (aiguilles et appareils de voie) et 43 itinéraires ; il remplace deux postes mécaniques des années 1940.

29 OCTOBRE

Certificat de sécurité délivré à Europorte Channel, entreprise qui reprend l'ensemble des activités assurées jusqu'à présent par Europorte 2.

4 NOVEMBRE

Certificat de sécurité délivré à Europorte France, nouvelle entreprise née du rachat de Veolia Cargo France par le groupe Eurotunnel et qui continue d'assurer les mêmes services sur le réseau ferré national.

15 NOVEMBRE

Nomination de Michel Aymeric, directeur général de l'EPSF, au poste de directeur de cabinet du secrétaire d'État chargé des transports.

19 NOVEMBRE

Certificat de sécurité délivré à On Site Rail France (OSR), filiale de la SNCB, qui assure des dessertes terminales de fret au départ de plates-formes situées dans le Nord-Est, ainsi que des trains entiers.

25 NOVEMBRE

Partie B du certificat de sécurité délivrée à CROSSRAIL BENELUX, entreprise ferroviaire belge, valable pour des services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national. Cette entreprise, membre du groupe CROSSRAIL AG basé en Suisse, spécialisée dans les trafics transfrontaliers, opère dans le Nord-Est de la France.

8 DÉCEMBRE

Agrément délivré à cinq centres de formation SNCF. Dans le cadre de la réorganisation de la branche infrastructure de la SNCF, agrément délivré le 8 décembre au centre de formation de la circulation ferroviaire de Nanterre, agrément délivré le 21 décembre à trois centres de formation (centre de formation de la circulation ferroviaire de Nantes, centre de production de formation infrastructure territoire de production Atlantique et centre de production de formation infrastructure territoire de production sud/est) et agrément délivré le 28 décembre au centre de production de formation infrastructure du territoire de production Nord-Est Normandie.

10 DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation com-

merciale de la ligne du Haut-Bugey qui relie Bourg-en-Bresse à Bellegarde-sur-Valserine. Ce nouvel itinéraire permet des gains de temps pour les TGV reliant Paris à Genève.

15 DÉCEMBRE

Agrément de sécurité délivré à TP Ferro, gestionnaire d'infrastructure, afin de permettre l'exploitation et la circulation des trains sur la partie française de la ligne internationale Perpignan-Figueras suivi de la délivrance d'autorisation de la partie B du certificat de sécurité de la RENFE le 17 décembre, de l'extension de la partie B du certificat de sécurité de la SNCF le 15 décembre,



CFR, second opérateur ferroviaire de proximité ayant obtenu son certificat de sécurité

de l'extension de l'autorisation déjà délivrée des rames TGV Dasye, appelées « Dasye F » le 17 décembre et de l'autorisation de circulation des locomotives espagnoles de type S 252 et S 319.2 le 16 décembre.

21 DÉCEMBRE

Modification du certificat de sécurité de VFLI qui est, à présent, la troisième entreprise à pouvoir assurer des services ferroviaires sur l'ensemble des lignes du réseau ferré national où sont offertes des capacités d'infrastructure pour le transport de fret (hors lignes à grande vitesse).

Les femmes et les hommes de l'epsf

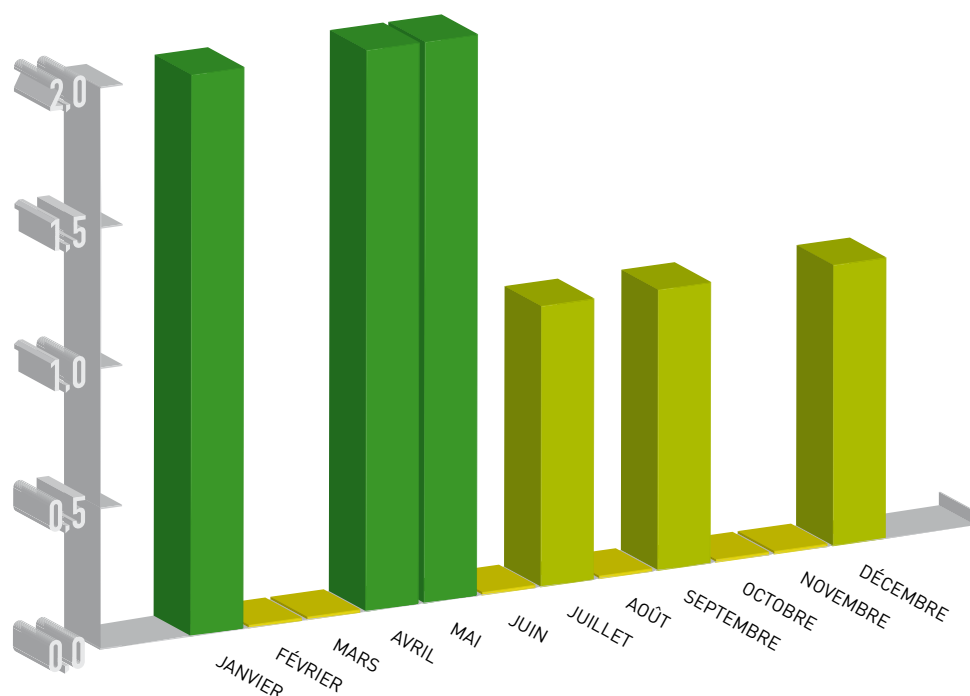
18

L'année 2010 a été caractérisée par une légère croissance des effectifs pour atteindre 101 salariés au 31 décembre. Toutefois, compte tenu des départs intervenus en cours d'année, neuf recrutements ont eu lieu conduisant à un effort d'intégration et de formation de ces nouveaux salariés, identique à l'année précédente.

Parmi les neuf recrutements effectués, six ont concerné des emplois de cadres spécialistes ferroviaires, un emploi de responsable de projets, un emploi de dirigeant d'activité et un de cadre junior.

40 % des recrutements ont été effectués sur le marché du travail privé et concernent des salariés relevant du régime général. Le reste des salariés recrutés en 2010 provenant de la SNCF sont en situation de détachement.

RECRUTEMENT



L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2010 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE

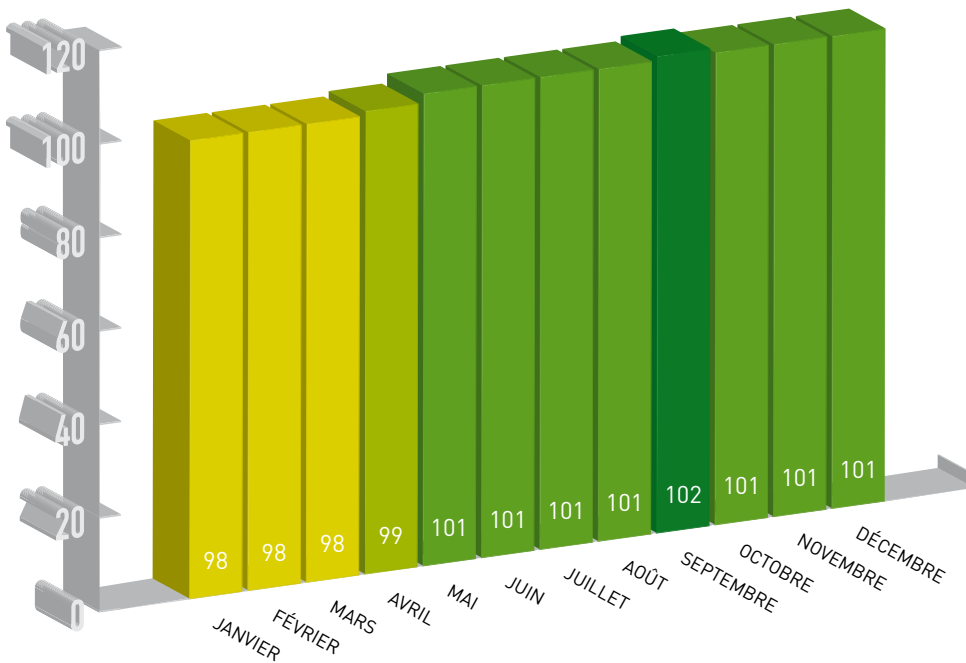
Salariés au régime général	Fonctionnaires détachés	Salariés de la SNCF détachés	Salariés de la RATP détachés
56	3	40	2

RÉPARTITION PAR ENTITÉ

DG + directeurs	Services d'appui	Autorisations et Veille	Référentiels et Europe
6	16	62	17

Sur l'année, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 100,4 salariés dont 5 à temps partiel, soit 98,38 ETP.

EFFECTIF



FORMATION PROFESSIONNELLE

L'année 2010 aura permis de consacrer plus de 6 931 heures à la formation professionnelle dont 3 000 heures pour le mastère ferroviaire de l'École nationale des ponts et chaussées.

En moyenne, le personnel de l'établissement a bénéficié de 5,7 jours de formation, ce qui a représenté 7,3 jours par salarié formé (hors mastère ferroviaire).

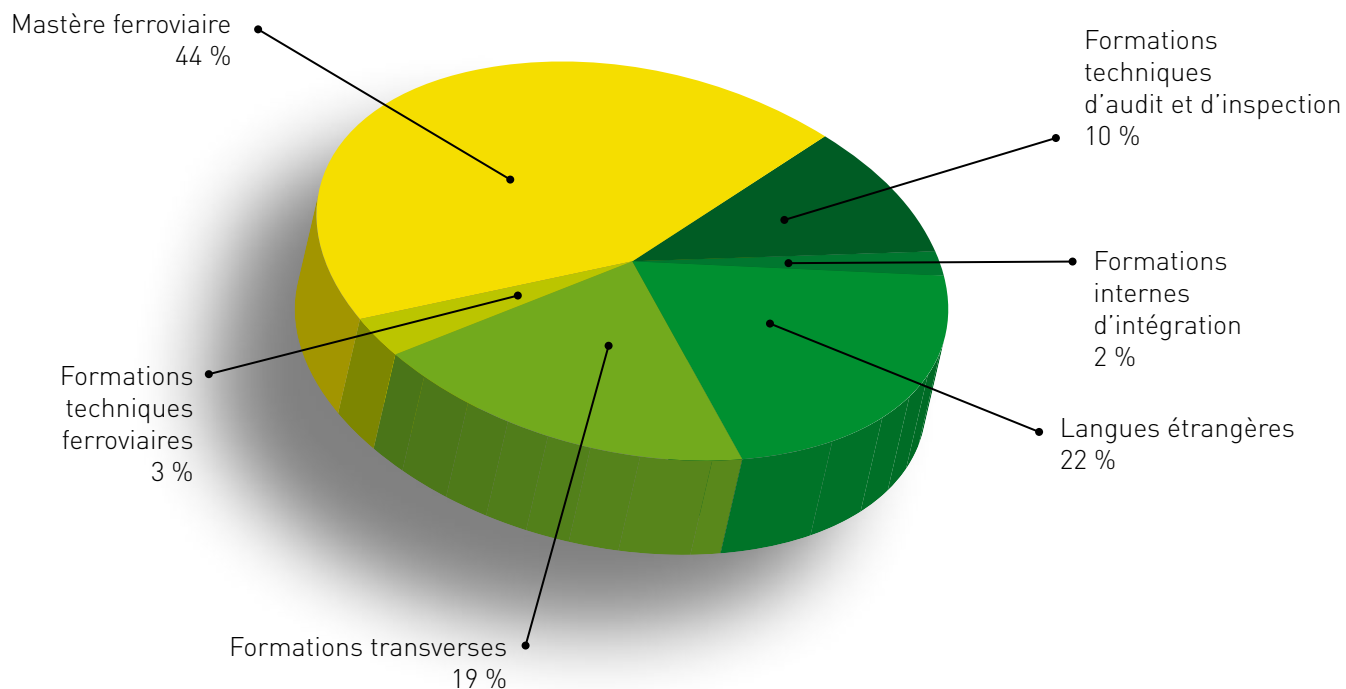
77 salariés de l'établissement, soit 73 % de l'effectif, ont ainsi suivi une, voire plusieurs actions de formation pendant cette année.

Parmi les principales actions de formation mises en œuvre en 2010, il convient de citer :

- la participation de trois agents au mastère ferroviaire de l'École nationale des ponts et chaussées ;
- les formations internes d'intégration et d'initiation au secteur ferroviaire ;
- la méthode d'audit et la prise de notes en audit ;
- la pratique des langues étrangères (anglais, espagnol, allemand, italien).

Le graphique, ci-dessous, indique la répartition de ces heures de formation par thèmes.

RÉPARTITION DES FORMATIONS PAR THÈMES





Personnels qui ont rejoint l'EPSF en 2010

Direction

Autorisations et Veille

Pour l'activité « Autorisations et Veille » de l'EPSF, l'année 2010 aura surtout été marquée par l'arrivée de nouveaux exploitants ferroviaires et par l'intensification de ses activités de contrôle.

Dans le domaine des autorisations, huit nouvelles entreprises ferroviaires (EF) ont été certifiées, portant ainsi à 17 le nombre d'EF certifiées en France à fin 2010 ; si parmi ces huit entreprises, une exerçait déjà sous une autre raison sociale, ce sont donc sept nouveaux opérateurs qui ont débuté leur exploitation sur le réseau, dont une deuxième EF exerçant des activités voyageurs et deux opérateurs ferroviaires de proximité. De plus, plusieurs modifications de certificats de sécurité d'EF existantes ont été autorisées au titre du développement de leur trafic ou de modifications de leur organisation.

Le domaine des agréments n'a pas été en reste puisqu'un nouveau gestionnaire d'infrastructure a été agréé au titre de la mise en service de la partie française de la section de ligne Perpignan-Figueras, première infrastructure rattachée au domaine de compétence de l'EPSF au titre des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Le nombre de centres de formation agréés a également sensiblement augmenté en 2010 et plusieurs renouvellements d'agréments ont également été délivrés.

Vis-à-vis des autorisations de système, l'activité a été plus stable par rapport à l'année précédente, et même en baisse sensible pour les wagons. Il convient de noter toutefois la mise en service de projets importants au titre de la modernisation du réseau et du développement du trafic voyageurs qui ont donné lieu à :

- l'autorisation de la ligne du Haut-Bugey à l'occasion de la modernisation de cette ligne ;
- l'autorisation du tram-train Mulhouse/Vallée de la Thur, premier tram-train circulant en mixité avec d'autres circulations sur le réseau ferré national ;
- l'extension de l'autorisation des rames TGV DASYE 2007 à la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras, première autorisation délivrée par l'EPSF d'un matériel roulant équipé à son bord du système de contrôle commande ERTMS.

Il convient enfin de souligner la poursuite de l'alimentation du Registre national des véhicules (RNV) et de la mise au point des procédures de gestion de ce registre en conformité avec l'arrêté relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires paru fin octobre.

Dans le domaine de la veille, le fait marquant est la hausse de 50 % du nombre de contrôles en 2010 par rapport à 2009 et la part croissante prise par les inspections dont le nombre a plus que doublé.

Il faut noter que cet accroissement du nombre des contrôles s'est accompagné d'une baisse du nombre des écarts constatés qu'il faut à ce stade analyser avec prudence, d'autant que des écarts récurrents demeurent dans des domaines sensibles comme le contrôle et le REX. On peut toutefois

constater que, dans un domaine au moins, celui des centres de formation, les actions correctives menées à la suite des audits des années précédentes ont, à l'évidence, porté leurs fruits.

Pour ce qui concerne le suivi des incidents, il faut souligner le lancement très rapide d'alertes par l'EPSF à la suite d'importants déraillements sur voie principale en mai et en juillet, afin de faire prendre sans délai par les entreprises ferroviaires (en France et à l'étranger via les autres ANS) les mesures conservatoires dont les premiers constats montraient la nécessité.

D'autres alertes ont été lancées à la suite d'incidents moins spectaculaires mais dont l'analyse de la base de données montrait une évolution du nombre ou une gravité potentielle nécessitant des actions spécifiques.

Il convient enfin de mentionner la poursuite en 2010 des actions de partage du retour d'expérience au travers de la publication d'une lettre mensuelle et des réunions trimestrielles associant tous les exploitants ferroviaires. L'accroissement du nombre de ces exploitants en 2010, qui en lui-même rend cette démarche plus indispensable, contribue à la richesse des échanges observés lors de ces rencontres.



Mise en service de la partie française de la section de ligne Perpignan-Figueras, première infrastructure rattachée au domaine de compétence de l'EPSF au titre des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Département Autorisations

Certificats de sécurité et attestations de sécurité

Certificats de sécurité

Dix-neuf demandes de certificats de sécurité ont été présentées à l'EPSF en 2010. Parmi ces demandes :

- 8 portaient sur la demande d'un nouveau certificat de sécurité
- 10 portaient sur des modifications
- 1 portait sur un renouvellement

Toutes ces demandes ont donné lieu à une décision favorable.

Nouvelles délivrances

Quatre nouveaux certificats de sécurité (parties A et B), ont été délivrés aux entreprises ferroviaires suivantes pour assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national :

- Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF)
- Compagnie Ferroviaire Régionale (CFR)
- OSR France
- Europorte Channel

Quatre nouvelles parties B de certificat de sécurité ont été délivrées aux entreprises ferroviaires suivantes pour assurer des services de transport ferroviaire, dont une pour l'exploitation de services de transport de passagers sur le RFN¹ et une pour assurer des services de transport ferroviaire de fret sur un réseau ferroviaire présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national (partie française de la section internationale de la ligne Perpignan-Figueras²) :

- Trenitalia Spa
- Crossrail Benelux
- Eurostar International Ltd¹
- Renfe²

Modifications

Sept modifications relatives à des extensions de parcours, d'itinéraires et/ou de trafics pour VFLI, SNCF et CFR ont été autorisées (partie B) dont une pour assurer des services de transport ferroviaire de passagers sur un réseau ferroviaire présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national (SNCF sur la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan-Figueras).

Trois modifications, deux suite à un changement d'organisation de la production pour Euro Cargo Rail (ECR), et VFLI, et un transfert d'activités de Veolia Cargo France vers Europorte France ont été autorisées (parties A et B).

Renouvellement

Un renouvellement de certificat de sécurité a été accordé à l'entreprise ferroviaire ECR.

Attestations de sécurité

Aucune demande d'attestation de sécurité n'a été déposée à l'EPSF en 2010.

Agréments

Gestionnaire d'infrastructure

Un agrément de sécurité de gestionnaire d'infrastructure a été délivré à la société TP Ferro pour la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan-Figueras.

Centres de formation

Vingt-trois demandes concernant des agréments de centres de formation ont été présentées à l'EPSF en 2010. Elles ont toutes donné lieu à une décision favorable.

Par ailleurs, suite à la réorganisation de la branche infrastructure de la SNCF en raison de la création de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF), six centres de pilotage de la formation infrastructure (CPFI) ont vu leur agrément transféré vers de nouvelles structures dénommées « centre de formation de la circulation ferroviaire » (CFCF). De même, le Centre national de formation infrastructure (CNFI) a vu son agrément modifié du fait de la perte de certaines fonctions de sécurité.

Nouvelles délivrances

Sept agréments ont été délivrés :

- Inexia
- Colas Rail
- Centre de production de formation infrastructure territoire de production (CPFI TP) Atlantique/SNCF*
- CPFI TP Nord-Est Normandie/SNCF*
- CPFI TP Sud-Est/SNCF*
- CFCF de Nanterre/SNCF*
- CFCF de Nantes/SNCF*

*Agréments délivrés suite à la réorganisation de la branche infrastructure de la SNCF en raison de la création de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF).

Modifications

Deux extensions d'agrément ont été autorisées :

- IFEM
- GTIF

Renouvellements

Quatorze renouvellements d'agrément ont été accordés (agréments délivrés initialement par le ministère en charge des transports) :

- Centres de formation de la SNCF (13)
- Campus VEOLIA

Autorisations de mise en exploitation commerciale

Système et contrôle/commande

Huit autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées pour les projets suivants :

- Radiocommande de locomotives et procédures associées
- Équipements d'infrastructure pour la circulation sans voyageurs de rames de type tram-train Dualis entre la gare de Nantes et l'atelier de maintenance de Doulon
- Changement de mode de traction des autorails de grande capacité (AGC) pour le site de Oissel
- Système d'enclenchement intégré (SEI) 2006 – Poste d'Étaples

- Poste informatique à technologie PC (PIPC) 2006 Phase 1b – Poste de Saint-Vincent de Tyrosse
- PIPC 2006 Phase 1b – Poste de Belloy-Saint-Martin
- PIPC 2006 Phase 1b – Poste de Saint-Pazanne
- PIPC 2006 Phase 1b – Poste d'Aulnoye

Une décision a été rendue, en application des dispositions du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 modifié relatif à la sécurité des transports publics guidés et plus particulièrement de son titre III relatif aux systèmes mixtes, dans le cadre de l'autorisation de mise en exploitation commerciale du tram-train Mulhouse/Vallée de la Thur délivrée par le préfet du Haut-Rhin.

Infrastructure

Une autorisation de mise en exploitation commerciale a été délivrée pour le projet suivant :

- Modernisation de la ligne du Haut-Bugey

Matériel roulant (hors wagons)

Quatorze autorisations ont été délivrées dont :

- 1 concernant la locomotive diesel électrique EURO 4 000 type II
- 11 autorisations portant sur des modifications substantielles sur les matériels dont le type est le suivant :
 - locomotive diesel BB 64 600 ;
 - locomotive électrique BB 427 000 ;
 - locomotive diesel BB 475 000 ;
 - automotrice électrique Z 150 ;
 - automoteur diesel VT 643 ;
 - automotrice électrique Z 50 000 ;
 - automotrice électrique Z 8 100 (MI 79)
 - locomotive diesel BB 63 500 rebaptisée en BB400 ;
 - locomotive électrique TRAXX F140MS BR185 ;
 - ICE BR406F (ICE 3) ;
 - automotrice électrique BDeh4/4.
- 1 complément pour levée de réserves concernant le matériel :
 - locomotive électrique TRAXX F140MS
- 1 extension d'autorisation :
 - TGV Dasye 2007 équipé d'ERTMS pour la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras

Wagons

Quatre autorisations ont été délivrées dont :

- 1 autorisation concernant la construction de 140 wagons plats destinés au transport de brames
- 3 autorisations portant sur des modifications substantielles sur les types de wagons : Roos, Rbnps, Q70

Agréments RID

Aucun agrément RID n'a été délivré par l'EPSF en 2010.

Autorisations de circulations exceptionnelles

Quatre-vingt-douze autorisations de circulations exceptionnelles (ACE) ont été délivrées pour des essais de matériels roulants.

Instructions de dossiers en vue de la délivrance d'une autorisation de mise en exploitation commerciale

Dossiers ayant donné lieu à l'émission d'avis (DDS) ou d'approbation (DPS) :

Système et contrôle commande

- DDS trains longs du combiné – ME120
- DPS exploitation commerciale de la ligne Esbly/Crécy-la-Chapelle avec du matériel de type Avanto
- DPS commande centralisée de voie banalisée de type spécial (CCVB-S)

Infrastructure

- DPS équipement d'infrastructure – Tangentielle légère Nord (TLN) de la ligne nouvelle entre Le Bourget et Épinay-sur-Seine

Matériel roulant (hors wagons)

- DDS projet de pérennisation des locomotives BB25500
- DDS modifications nécessaires pour la circulation de l'AGC BiBi en Belgique
- DDS locomotive vapeur SACM 030T
- DDS locomotive JT42 CWRM-120
- DPS automotrice Flirt France
- DPS automotrice à grande vitesse BR407
- DPS matériel RATP MI09

Wagons

- DDS et DPS wagons neufs plats 90 T pour le transport de brames
- DPS wagons tombereaux de nouvelle génération
- DCS relatif aux wagons trémies destinés au transport de céréales



Ligne du Haut-Bugey

Immatriculations

Registre de type

Participation aux groupes de travail de l'ERA chargés de définir les caractéristiques de ce registre.

Registre d'immatriculation

Ce registre local de l'EPSF alimente quotidiennement le Registre national des véhicules (RNV) à l'aide des données fournies par les demandeurs. Les personnes bénéficiant d'un droit d'accès peuvent, au travers d'un registre virtuel hébergé à l'ERA, consulter le RNV afin d'accéder aux données les concernant ; de plus, les détenteurs, les propriétaires et les ECM doivent vérifier ces données. Toutes ces personnes ont bénéficié de la part de l'EPSF d'une formation à cet effet.

Registre national des véhicules (RNV)

Les activités de mise à jour du Registre national des véhicules se poursuivent avec, à fin décembre 2010, 166 473 enregistrements comptabilisés et, à titre indicatif, 132 968 véhicules autorisés à circuler sur RFN, dont la répartition est la suivante :

- 107 195 wagons dédiés au transport de marchandises ;
- 19 308 matériels moteurs ;
- 6 465 voitures à voyageurs.

Il est à noter que 112 398 mouvements ont été effectués dans la base de données du RNV.

Licence conducteur

Dans le cadre de la mise en place à partir de 2011 de la délivrance de la licence conducteur, l'année 2010 a ainsi vu naître la transposition de la directive européenne (2007/57/CE) en droit français au travers de l'arrêté du 06/08/2010 relatif à la certification des conducteurs de train et du décret n° 2010-708 du 29/06/2010 relatif à la certification des conducteurs de train.

En déclinaison de ces textes, et en vue de la préparation de la délivrance de ces licences, un travail important a été entrepris tant en interne qu'en externe, en collaboration avec le ministère et l'Impri-merie nationale.

En parallèle, un questionnaire à choix multiples (QCM) nécessaire au passage de l'examen sur les connaissances professionnelles générales a été élaboré en collaboration avec les responsables des centres de formation. Un guide à l'usage des candidats à la licence conducteur a été créé. Il sera disponible sur le site de l'EPSF.

Spécifications

Reconnaissance mutuelle

Le département Autorisations poursuit les travaux relatifs aux accords de reconnaissance mutuelle avec ses homologues :

- Accord ANSF-EPSF (entre Italie et France en juillet 2010)
- Nouvelles versions de l'annexe technique à l'accord EBA-EPSF (entre l'Allemagne et la France en février et décembre)
- Révision de l'annexe technique à l'accord BeNeFLuCh (entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg et la Suisse) et préparation d'un guide d'application (en cours)
- Première réunion avec l'ORR (l'Angleterre en décembre)

Le département Autorisations contribue à promouvoir la reconnaissance mutuelle auprès de ses homologues et du secteur ferroviaire en partageant l'expérience acquise dans l'élaboration et la mise en œuvre des accords que l'EPSF a déjà signés avec sept autres ANS (exposés à la demande de l'ERA pendant le séminaire du 17/11).

Recommandations techniques

Une spécification d'admission matériel et infrastructure a été publiée, portant sur le dispositif de surveillance des essieux (SAMI D001).

Activités transverses

En externe, le département Autorisations a apporté sa contribution à diverses actions menées au titre des activités européennes de l'EPSF.

Le département Autorisations participe à des groupes de travail nationaux ou européens, notamment dans le cadre de :

- La reconnaissance mutuelle des autorisations de matériels roulants
- L'écriture ou la révision des différentes STI
- La mise en place des registres d'infrastructure
- Les guides de confection des SGS pour les EF
- La notion de mise en service introduite par la directive interopérabilité
- Le Focus Group ERTMS

Le département Autorisations participe à des travaux plus prospectifs et généraux que les précédents, destinés notamment à articuler les diverses autorisations avec les aspects réglementaires et/ou à décliner un certain nombre de textes correspondants :

- Articulation des notions d'agrément de sécurité de gestionnaire d'infrastructure, de certificat de sécurité d'EF et d'autorisations de mise en exploitation commerciale
- Mise en œuvre du règlement européen MSC et de ses recommandations
- Articulation entre les aspects sécurité et interopérabilité

Dans le même souci de cohérence globale, le département Autorisations participe à certains travaux menés par le département Référentiels en relation avec le ministère :

- Modification des divers arrêtés d'application du décret 2006-1279 modifié

Le département participe également à divers travaux relatifs à des sujets nécessitant des adaptations au nouveau contexte ferroviaire :

- Voies ferrées portuaires
- Trains touristiques
- Embranchés
- Installations de sécurité simples

Le département poursuit l'action de fond consistant à obtenir la facilitation et l'homogénéisation des traitements des différentes autorisations que l'EPSF est chargé de délivrer :

- Publication du Guide d'application à l'usage des centres de formation pour l'obtention de l'agrément dans sa version 2, applicable au 1^{er} mars 2010

Département Veille

Le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 modifié relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF lui donne mission d'assurer le suivi et le contrôle des autorisations requises pour l'exercice d'une activité ferroviaire qui lui sont confiées par la réglementation. Ces contrôles sont effectués au moyen d'audits ou d'inspections par des agents de l'établissement habilités « inspecteurs » par le directeur général.

30

Les audits sont appelés :

- soit « systématiques » : audits associés à la délivrance préalable d'une autorisation (principalement, les audits des exploitants ferroviaires concernant les thèmes du dossier de sécurité, les audits des centres de formation et des organismes qualifiés agréés, les audits dans les six mois suivant la délivrance d'une autorisation de mise en exploitation commerciale) ;
- soit « conjoncturels » : audits déclenchés à la suite d'une alerte, d'une évolution du système ferroviaire liée par exemple à la réglementation, d'une recommandation du BEA-TT ou pour vérifier la mise en œuvre de mesures conservatoires ou d'actions correctives.

Les inspections sont, par définition, conjoncturelles et sont déclenchées de la même manière que les audits conjoncturels. Elles sont réalisées sans préavis (ou dans un délai très court) à l'entité contrôlée et concernent, en principe, des activités à caractère opérationnel sur un champ restreint.

L'ensemble de ces contrôles constitue le programme de réalisation initial, dans un premier temps, puis devient le programme réactualisé en fonction de l'actualité tout au long de l'année.

Les contrôles réalisés

Le département Veille a réalisé 79 contrôles en 2010 répartis comme suit :

- 43 audits (dont 26 systématiques et 17 conjoncturels)
- 35 inspections
- 1 audit sur le SGS Eurotunnel, pour le compte de la Commission intergouvernementale du Tunnel sous la Manche (CIG)

Cette activité est en hausse de 50 % par rapport à l'année 2009 (79 contre 52).

Ces contrôles ont été réalisés par le département Veille, dont l'effectif est de 37 personnes, incluant 30 inspecteurs. Compte tenu des arrivées et départs en cours d'année, ce sont 28 inspecteurs qui ont contribué à la réalisation de ces contrôles.

Concernant les audits systématiques, le thème de l'année 2010 reprenait l'ensemble des activités liées à la gestion documentaire (organisation générale et pilotage du processus, gestion de la documentation d'origine externe, production de la documentation interne, diffusion et dispositifs de contrôle et REX mis en place).

Trois nouvelles entités ont été auditées sur la conformité de l'application et l'efficacité des dispositions mises en œuvre concernant le respect du SGS :

- La Direction d'affaires Infrarail du GID, créée au 1^{er} janvier 2009 au sein de la branche infrastructure

- La Direction de la circulation ferroviaire (DCF)
- L'opérateur fret de proximité Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF), pour lequel le certificat de sécurité a été délivré par l'EPSF le 19 mai 2010

Quinze autres audits systématiques ont été réalisés :

- 13 centres de formation agréés
- 2 organismes qualifiés agréés (Bureau Veritas et TÜV Rheinland InterTraffic)

Deux audits ont été menés à la suite de la délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale suivantes :

- Automotrices Z 50 000 (nouvelle automotrice Transilien) en décembre 2009
- Équipement Bi-Standard ERTMS/TVM (version 7.2.3.2) en décembre 2009



Sur l'ensemble des audits conjoncturels, deux d'entre eux retiennent particulièrement l'attention, l'audit mené sur la réglementation de sécurité opposable et celui sur la concomitance d'exploitation :

→ **L'audit sur la réglementation opposable** a concerné à la fois les concepteurs, les producteurs et les utilisateurs de cette réglementation et a permis à l'ensemble des entités auditées de faire part de leurs difficultés d'application ou de compréhension, comme par exemple :

- Caractère opposable ou non de certains textes non partagés par toutes les entités
- Identification générale d'un risque consécutif au changement de la répartition des prescriptions envisagé entre les textes articles 3 et 10 et recommandations de l'EPSF
- Obsolescence de textes conçus dans un contexte d'exploitant unique (SNCF) et non actualisés
- Ambiguïtés, manque de précision ou possibilité d'interprétations différentes de certaines prescriptions

Les travaux de refonte de l'arrêté réglementation de 2003, déjà engagés au sein de la DGITM, devraient permettre de lever à terme ces difficultés.

→ **Quant à l'audit sur la concomitance d'exploitation**, il a porté, notamment, sur le choix des principes retenus pour l'organiser sur chaque site, l'élaboration et les conditions de modification des consignes locales d'exploitation (CLE) et leur prise en compte par les EF pour la rédaction des consignes locales opérationnelles (CLO). Les principaux écarts recensés sur le sujet des CLE et des CLO ont conduit l'EPSF à émettre une recommandation.

L'année 2010 a été marquée par une augmentation sensible du nombre d'inspections, puisqu'elles ont plus que doublé entre 2009 (16) et 2010 (35).

De nombreux sujets communs aux EF ont fait l'objet d'une inspection. Citons la circulation des transports exceptionnels, la protection des voies de service, l'échange de wagons entre EF, l'immobilisation des wagons, la mise en œuvre des plans d'urgence internes liés aux marchandises dangereuses et l'entretien des wagons incorporés dans les trains circulant sur le RFN.

Durant l'été 2010, à la demande du secrétaire d'État chargé des transports, l'EPSF a mené trois inspections sur la circulation de trains touristiques, qu'ils soient occasionnels ou réguliers, en partenariat avec le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG). Ces inspections ont été déclenchées dans le but de vérifier les mesures pour assurer la sécurité des personnes empruntant ces trains, à la suite d'une série d'accidents survenus sur certains réseaux de chemin de fer touristique.

D'autres inspections ont été réalisées sur les activités du GI/GID, en particulier, sur les tournées de surveillance de la voie effectuées à pied ou sur les prescriptions d'exploitation lors de travaux sur les installations de traction électrique.

Écarts et points bloquants

En 2010, l'ensemble des contrôles a engendré la notification de 257 écarts, dont 13 points bloquants et 114 écarts majeurs ; 62 points dits « maîtrisés » ont également été relevés.

Ces chiffres sont en baisse par rapport à l'année 2009 pour laquelle l'EPSF avait comptabilisé 292 écarts et 130 points maîtrisés. Ramenée au nombre de contrôles, cette baisse se confirme ; le nombre d'écarts par contrôle passant entre 2009 et 2010 de 5,6 à 3,3 alors que dans le même temps la proportion entre les audits et les inspections est passée de 70/30 à 55/45.

Il n'y a pas eu d'écart contesté.

Deux écarts récurrents pour les entités contrôlées concernent, d'une part, l'organisation et la réalisation des contrôles, inspections et audits et, d'autre part, l'organisation et la réalisation du retour d'expérience.

Quant aux centres de formation, les écarts les plus souvent relevés concernent l'exercice de la responsabilité pédagogique du centre vis-à-vis des formateurs d'entreprise et l'expérience, la formation à la pédagogie et le maintien des connaissances des formateurs. Ces écarts avaient déjà été notés en 2009. Par contre, il est intéressant de constater que les inspections de bouclage menées en 2010 concernant les centres de formation montrent une amélioration dans l'application de l'arrêté aptitude.

Le département Veille a lancé huit alertes de sécurité, consécutives soit au caractère récurrent d'un incident, soit à la nécessité d'informer l'ensemble des EF, les détenteurs de wagons et les autres ANS en raison de la gravité d'un incident pour lequel des mesures conservatoires ou des recommandations devaient être exécutées. Citons, par exemple, le déraillement de Neufchâteau le 22 mai 2010 qui a imposé la mise en œuvre de telles mesures par l'EPSF, en accord avec le BEA-TT.

Détail des 79 contrôles réalisés en 2010

Audits systématiques = 26

- Sous-traitance : ECR, CFL Cargo, SNCF(GID Maintenance)
- Gestion documentaire : SNCF EF, SNCB, VFLI, Colas Rail, ECR, CFL Cargo
- Formation et habilitation des opérateurs : Europorte France
- SGS : Eurotunnel
- 13 centres de formation : Eurotunnel, Campus Veolia Environnement, AFT-IFTIM, IFEM, Keolis et 8 centres SNCF
- 2 OQA : Bureau Veritas et TÜV Rheinland Intertraffic

Audits conjoncturels = 18

- Co-activité : RFF/SNCF (GID), SNCF (EF), Colas Rail, ECR, Veolia, VFLI
- Gestion des EM (suivi des isolements des systèmes de sécurité) : SNCF (EF), Colas Rail, Europorte France, RFF/SNCF (GID)
- Maîtrise d'œuvre directe des travaux : RFF/SNCF (GID)
- Mise en service de la NAT : SNCF (EF)/SNCF (GID)/DCF
- Réglementation de sécurité opposable : RFF/SNCF (GID)/DCF/SNCF (EF)/ECR/EUROPORTE France
- Prise en compte de la sécurité dans la nouvelle organisation : DCF
- Bi-standard ERTMS/TVM : RFF/SNCF (GID) et SNCF (EF)
- Infrarail : SNCF (GID)
- Maîtrise du gabarit : RFF/DCF/SNCF (GID)
- PN – Travaux et dérangements : DCF/SNCF (GID)

Inspections = 35

- Essieux : Ateliers de JOIGNY
- Bouclage de l'audit matériel : SNCF (EF)
- Entretien wagons, dont RID : SNCF (EF), VFLI, Europorte France, SNCB, ERMEWA, VTG, STVA, France Wagons, Ateliers SARI
- Protection des voies de service : DCF, SNCF (GID), SNCF (EF), ECR, Europorte France
- Immobilisation des véhicules : SNCF (GID), SNCF (EF), ECR, VFLI
- Échange de matériels entre EF (CUU) : SNCF (EF), ECR, VFLI, CFL Cargo, Europorte France
- Habilitation des opérateurs matériels autres que mainteneurs : SNCF (EF)
- Exploitation des installations de traction électrique : DCF
- Circulation des transports exceptionnels : ECR
- PMD dans les triages : SNCF (EF), RFF/DCF/SNCF (GID Maintenance), ECR
- Habilitation et contrôle des opérateurs : Compagnie Blanc Argent
- Train touristique Clermont/Murat : SNCF (EF)
- Train touristique Orléans/Versailles : SNCF (EF), AAATV

La base de données

En 2010, la cellule « base de données d'incidents » a poursuivi l'analyse et la classification, grâce à l'application VIGIE 2, des événements dont elle a connaissance à travers les sources d'informations du GI/GID et des EF.

Statistiques VIGIE 2

Plus de 10 000 événements ont été enregistrés en 2010, soit une moyenne d'environ 830 événements par mois. Ces chiffres, en augmentation par rapport à l'année précédente, résultent de l'évolution

des sources d'information qui a eu son origine début 2009.

Concernant les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables), l'augmentation est également notable : 187 événements sécurité en moyenne par mois en 2010 contre 161 en 2009.

Les indicateurs de sécurité consolidés ainsi que l'analyse de leurs évolutions figureront dans le rapport annuel sur la sécurité, qui sera publié fin septembre 2011.

Parmi les événements pris en compte dans ces indicateurs, certains ont déclenché une enquête du Bureau enquête accidents sur les transports terrestres :

- Le déraillement de wagons de matières dangereuses à Neufchâteau (88), le 22 mai 2010
- Le déraillement d'un train de fret à Bully-les-Mines (62), le 29 juillet 2010
- La collision entre un TER et un poids lourd sur un PN à Gimont (32), le 27 septembre 2010
- La collision entre un TER et un autocar sur un PN à Auxerre (89), le 14 décembre 2010
- La collision entre un TER et un véhicule léger sur un PN à Recquignies (59), le 20 décembre 2010

Les alertes 2010

L'exploitation de la base de données d'incidents a été à l'origine de huit alertes qui ont donné lieu à des courriers, imposant parfois des mesures conservatoires, adressées aux opérateurs ferroviaires concernés. Ces alertes ont eu pour thème :

- Le non-respect des prescriptions d'autorisation de départ
- L'abandon de matériel roulant sur des voies de réception
- La découverte d'anomalies de fuites de matières dangereuses sur des wagons citernes
- La suspicion d'essieux défectueux
- La survenue d'incidents après travaux

En 2010, le système d'information de sécurité mis en place par l'ERA a permis d'informer les autorités de sécurité des autres États membres lors de la survenue d'accidents pour lesquels l'EPSF a demandé la mise en œuvre des mesures conservatoires. C'est notamment le cas après les déraillements de Bully-Grenay ou de Neufchâteau. L'EPSF a également lancé une information de sécurité sur la toile des roues de type VMS (détendeur de pesée).

Le partage et l'animation du REX

En complément de ses activités réglementaires d'autorisation et de contrôle, l'EPSF a poursuivi en 2010 sa démarche d'animation du « REX système ». Cette initiative, dont l'objectif est de permettre un meilleur partage entre tous les exploitants des informations du retour d'expérience, se traduit par l'animation de réunions trimestrielles de retour d'expérience et par la diffusion d'une note mensuelle d'information sur les incidents.

Les réunions trimestrielles REX (retour d'expérience)

Les quatre réunions REX trimestrielles, tenues en janvier, avril, juin et octobre 2010, animées par l'EPSF, ont permis de réunir l'ensemble des représentants des EF autorisées sur le RFN, du GI et du GID, ainsi que des représentants du MEEDDM et du BEA TT.

Les échanges, qui ont eu lieu au cours de ces réunions REX, ont concerné :

- Le partage de bonnes pratiques identifiées (bulletin de service, check-list, etc.)
- Le partage du retour d'expérience faisant suite à incident ou accident (franchissement de signaux fermés, expédition d'un train en conditions dangereuses, etc.)
- Le questionnement sur des problématiques communes (évolution de la réglementation, gestion de situations perturbées, concomitance d'exploitation, etc.)

La note d'information sur les incidents

Le département Veille a rédigé 12 lettres mensuelles d'information sur les incidents de sécurité les plus significatifs dans lesquelles, en moyenne, 12 événements ont retenu son attention. Pour chacun de ceux-ci, un commentaire de l'EPSF précise les raisons de sa sélection à partir d'un résumé des faits établis complété en tant que de besoin par quelques recommandations pour en éviter le retour. En 2010, les principaux types d'incidents sélectionnés dans la note mensuelle d'information ont concerné les défauts d'exploitation (25,4 %), les défauts de conduite (16,9 %), les défauts de matériels roulants (10,6 %), les collisions (9,9 %) et les déraillements (9,2 %).

Les réunions trimestrielles sécurité EPSF/GI/GID/DST

Quatre réunions se sont déroulées en janvier, avril, juin et octobre 2010. La mise en qualité en 2009 du suivi trimestriel des indicateurs de sécurité communs (ISC) et des indicateurs de sécurité particuliers (ISP), mis en place lors d'un travail commun avec le GI et le GID, a permis d'effectuer un suivi efficace de l'évolution des indicateurs d'incidents et d'accidents. De plus, des échanges sur des incidents particuliers ou sur des thèmes propres à l'activité de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ont permis une analyse commune sur les enseignements à en tirer.

Le Rapport sur la sécurité du réseau ferré national

Les rapports de sécurité 2009 du GI et des EF ont été reçus à l'EPSF avant le 30 juin 2010 conformément à l'article 17 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié. Ils ont été présentés à l'EPSF entre le 1^{er} et le 15 juillet 2010, par chacune des entités les ayant rédigés.

À partir des informations reprises dans ces rapports, ainsi que des éléments propres à l'EPSF, le Rapport sur la sécurité du réseau ferré national 2009 a été rédigé, puis transmis au ministère chargé des transports et à l'ERA avant le 30 septembre 2010 conformément aux obligations d'information définies dans le décret cité ci-dessus. Ce rapport présente les modifications importantes de la réglementation et de la législation en matière de sécurité ferroviaire et une analyse du niveau de sécurité global du système ferroviaire au travers des indicateurs de sécurité communs et des résultats de la surveillance du GI et des EF exercés par l'EPSF.

La démarche qualité

Les modifications entreprises en 2009 concernant les modalités de réalisation des contrôles se sont poursuivies en 2010. Elles ont concerné principalement la notification et le traitement de l'écart « point bloquant », quelques précisions de vocabulaire (audits/inspections, point maîtrisé), la programmation des contrôles par un outil informatique permettant de visualiser l'utilisation des inspecteurs, et les conditions d'habilitation des inspecteurs.

Les trois procédures du processus « Réaliser des contrôles » ont été réécrites, puis validées en septembre 2010.

Certains indicateurs du tableau de bord associés aux processus pilotés par le département ont également été redéfinis.

Enfin, dans le cadre de la démarche d'amélioration continue de l'établissement, trois membres du département (dont deux inspecteurs) ont été formés à l'audit interne et apportent désormais leur concours à ce processus.

Direction Référentiels et Europe

36

Le niveau d'activité « de croisière » de la direction Référentiels et Europe (RE) peut être considéré comme atteint bien que les missions et le positionnement du département Référentiels dans les travaux de refonte de la réglementation de sécurité des chemins de fer ne soient pas encore totalement figés.

Bilan global et points saillants

Les principaux faits marquants de l'année 2010 sont les suivants :

- Poursuite de la participation à la démarche dite de *peer reviews* entre ANS et préparation de leur extension « géographique » et thématique (AMEC)
- Concertation interne sur le projet de recommandation de la Commission précisant la portée de l'autorisation de mise en service (DV29)
- Vote des premières STI concernant le rail conventionnel (infrastructure, énergie et matériel roulant), des règlements sur la certification de l'entité en charge de la maintenance des wagons et du document de référence sur les règles utilisées pour la reconnaissance mutuelle (les positions de la France ont été prises en compte)
- Finalisation de la consultation du secteur sur la réécriture de la réglementation de sécurité de l'exploitation susceptible d'être déclassée
- Finalisation et présentation au secteur de propositions d'évolutions réglementaires dans les domaines du départ des trains et des procédures de secours
- Approbation des RSE des grands ports maritimes de Dunkerque, Nantes, Marseille et Le Havre
- Participation active aux travaux liés à la délivrance des autorisations nécessaires à la mise en service de la liaison internationale Perpignan-Figueras et notamment l'élaboration du RSE
- Poursuite de la participation au jumelage avec l'Égypte
- Travaux avec RFF et la DCF sur la définition du périmètre des textes « article 10 »⁽¹⁾

Représentation

Dans le cadre de ses missions, la direction RE a représenté l'EPSF :

- Dans toutes les instances et groupes de travail liés à la sécurité des tunnels du RFN et des passages à niveau
- Aux réunions du réseau des autorités de sécurité (ANS) organisées par l'ERA et à celles de l'ILGGRI (réseau informel des ANS)
- Dans les groupes de travail de l'ERA relatifs aux registres d'infrastructure et du matériel roulant ainsi qu'aux STI INFRA et OPE
- Aux réunions du réseau scientifique et technique du ministère
- Aux manifestations liées à I-Trans

⁽¹⁾« Article 10 » du décret du 19 octobre 2006 modifié

Par ailleurs, la direction RE a participé à la réflexion sur l'extension des missions de l'ERA. Enfin, à la demande du ministère, le directeur RE a été convié à participer aux travaux de l'ADEME liés aux appels à propositions dans le cadre du Programme d'investissement d'avenir (ex « Grand Emprunt »).

Département Référentiels

Rappelons que les missions confiées à l'EPSF dans le domaine de la réglementation sont de quatre types : aide et conseil à l'État, analyse des textes « article 10 », approbation des RSE des grands ports maritimes, élaboration et publication de recommandations à caractère normatif.

Le département Référentiels a ainsi contribué activement à l'évolution de l'arrêté « Réglementation » et du règlement « Signalisation » pilotée par le ministère ; ses représentants ont participé à une douzaine de réunions au cours de l'année 2010 et d'importantes contributions rédactionnelles ont été fournies.

Le département a analysé, en liaison en tant que de besoin avec la direction Autorisations et Veille, 18 textes « article 10 » que RFF a fait parvenir à l'EPSF. Ces textes sont relatifs à la circulation des trains, à la gestion opérationnelle des circulations, à la circulation des trains d'essais, aux travaux sur les voies, aux formulaires, aux signaux portés par les trains, à la documentation nationale concernant les embranchés, au matériel roulant appartenant à des tiers, au téléphone GSM-GFU sur les lignes dépourvues de radio sol/train et enfin au changement de mode de traction des AGC sur la région de Dijon.

Globalement, ces textes étaient de bon niveau. L'EPSF a toutefois été amené à demander :

- de surseoir à la publication du texte relatif aux modalités d'application de l'article 202 de l'IN 1514 ;
- des améliorations sur certains aspects portant notamment sur les signaux portés par les trains et la circulation des trains d'essai, ainsi que l'extension des communications de la LGV Nord à toutes les LGV.

Le travail d'actualisation des textes annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le RFN s'est poursuivi. Ces textes traitent des principes généraux d'exploitation, des signaux, de la circulation des trains, des règles d'exploitation propres aux lignes à double voie ou à voie unique, de l'espacement des trains, des installations de sécurité, des manœuvres, des évolutions et des passages à niveau.



Ils ont été revus de façon à favoriser la sécurité des circulations et l'interopérabilité : élaboration de principes et de règles communs à l'ensemble des acteurs, simplification de certaines règles, suppression de règles obsolètes, création de nouveaux principes. Cela constitue un ensemble de 56 textes.

D'autres règles nécessitant un travail en profondeur ont été élaborées indépendamment et parallèlement. Il s'agit du départ des trains et des procédures de secours.

L'élaboration des textes est terminée et la phase de consultation du secteur s'achève. Leur répartition en règle d'État, texte « article 10 » ou Recommandation de l'EPSF dépendra de la version finale du futur arrêté « réglementation ».

Le département Référentiels a également :

- représenté l'EPSF dans toutes les instances et groupes de travail liés à la sécurité des tunnels du RFN et des passages à niveau ;
- représenté l'EPSF auprès des autorités portuaires dans les groupes de travail d'élaboration des RSE ;
- représenté l'EPSF au groupe de travail de l'ERA sur la réécriture de la STI « Exploitation » ;
- participé activement au jumelage avec l'Égypte (huit missions d'une semaine au Caire ont été effectuées) ;
- engagé des réflexions sur les thèmes suivants : franchissement des signaux d'arrêt, protection arrière, trains en détresse ; elles seront suivies de propositions d'évolution de la réglementation ministérielle.

Pôle Europe

Rappelons que le pôle Europe est un pôle d'appui qui a pour mission de veiller à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'EPSF pour les questions internationales et d'assister, conseiller et faciliter les activités des trois autres départements, ainsi que celles du ministère et du secteur, dans ce domaine. De ce fait, ses activités sont essentiellement transverses.

Pour mesurer la charge de travail relative au suivi de l'activité de l'ERA et de la Commission européenne, de la coopération avec les autres ANS et de la coordination du secteur français dans ce domaine, il suffit de rappeler que le pôle a notamment :

- représenté l'EPSF à plus de 50 journées de réunions de haut niveau à l'échelon européen (comité RISC, ateliers de la Commission ou de l'ERA, groupes de travail de l'ERA, ILGGRI, ROLY, réseau des ANS) ;
- animé les six groupes miroirs nationaux qui se réunissent tous les 1 à 2 mois ;
- continué de participer de façon active aux travaux liés aux *peer reviews* (cinq journées ont été consacrées à la revue de l'ANS autrichienne) ;
- pris en charge les réponses aux questionnaires de l'ERA.

S'agissant des groupes de travail de l'ERA, quatre agents du pôle Europe ont participé aux travaux suivants : STI « Infrastructure » et « Exploitation », registres de l'infrastructure et de type des véhicules, extension des missions de l'ERA, reconnaissance mutuelle et licence conducteurs.

Le pôle a continué à piloter et coordonner les actions à l'international :

- Intervention du directeur général au congrès IRSC tenu à Hong-Kong en octobre
- Jumelage avec l'Égypte
- Réunion avec une délégation US concernant la grande vitesse en Californie

- Rencontre avec une délégation des Émirats arabes unis au salon INNOTRANS
- TAIEX (Technical Assistance and Information Exchange) avec la Bosnie Herzégovine concernant le registre des immatriculations

L'activité liée aux partenariats avec d'autres autorités nationales de sécurité européennes s'est poursuivie au cours de l'année 2010. Ainsi, avec l'ORR, des échanges de personnels ont eu lieu durant l'été. L'expérience a été jugée très positive et pourrait être renouvelée à l'avenir. De plus, une première réunion pour lancer le projet de reconnaissance mutuelle a eu lieu en décembre 2010. Ce projet de signature d'un protocole de reconnaissance mutuelle doit se poursuivre en 2011. Il a été décidé d'organiser des rencontres régulières deux fois par an avec l'ORR.

Avec nos homologues italiens, un protocole de reconnaissance mutuelle a été signé. Il concerne uniquement les matériels nouveaux. Un second protocole de reconnaissance mutuelle pour le matériel ancien est en passe d'être signé.

Une coopération renforcée franco-allemande a été mise en place à l'initiative de la FIF et du VDB. Cette coopération a permis à l'EPSF de resserrer ses liens avec l'EBA et continue via la création d'un groupe à haut niveau. L'EPSF devrait participer aux travaux des sous-groupes « interopérabilité » et « régulation et contrôle ».

Un premier contact informel a été pris avec les slovènes. Il concernait notamment la licence conducteurs.

Dans le domaine de la veille stratégique, diverses synthèses, notes d'information et analyses ont été produites ; les sujets suivants ont notamment été traités : la sécurité maritime, la sécurité aérienne, la LGV en Arabie saoudite, les passages à niveau. Des monographies ont été réalisées ou enrichies ; elles concernent les réseaux suivants : Luxembourg, Slovaquie, Chine, Japon et Autriche. Un *benchmark* sur les règles nationales a été réalisé.

La veille industrielle a poursuivi la constitution et la mise à jour de fiches d'entreprises européennes. À ce jour, 122 fiches concernant 94 entreprises ont été établies.

La veille technique a été poursuivie avec la rédaction de synthèses sur les sujets suivants : l'évaluation des coûts de maintenance ferroviaire, les agents d'extinction, les souffleuses, les trains lourds et longs, la voie sur dalle, le « positive train control ».

La veille normative s'est poursuivie durant toute cette année. Le tableau interactif « normes STI » est régulièrement tenu à jour grâce aux échanges avec le BNF et l'UTE. Ce tableau est également mis en ligne et est téléchargeable sur le site web de l'EPSF.

Activités transverses

Dans le cadre de sa principale mission qui est l'animation du suivi, aux niveaux européen et national, des travaux liés aux directives « Interopérabilité », « Sécurité » et « Licence » ainsi que le portage des intérêts nationaux, le pôle Europe a suivi les travaux de l'ERA et a coordonné l'activité des experts de l'EPSF dans ce domaine.

À cette fin, il anime notamment six groupes miroirs nationaux : sécurité, licence, interfaces STI, ERTMS, STI Wagons et STI Exploitation auxquels participent les représentants du secteur. Le pôle a continué également d'assister le ministère lors des réunions du comité de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires organisées par la Commission européenne.

Il a contribué à l'information de l'EPSF et du secteur en ayant :

- rédigé et diffusé quatre exemplaires de la lettre du service Sécurité et interopérabilité ;
- organisé quatre présentations sur les travaux européens, deux en interne et deux à l'attention du secteur ;
- tenu à jour le document exhaustif de suivi des travaux européens.

Afin d'aider à l'exposé et à la compréhension des positions françaises sur plusieurs sujets importants pour la sécurité du chemin de fer, plusieurs notes de problématique et/ou présentations comportant des argumentaires techniques ont été élaborées avec l'aide du département Autorisations et envoyées au ministère ou aux autres ANS afin de les sensibiliser (ex : graisseurs de boudins, statut des points ouverts, nouvelle STI wagons).

Dans le cadre de la convention avec l'INRETS conclue début 2009, le projet de recherche CAS-DBC qui porte sur la recherche d'une méthode de démonstration de sécurité des détecteurs de boîte chaude a été mené à bien.

Le département Référentiels a contribué, avec le département Autorisations, à l'élaboration d'un projet de guide à l'attention des OFP.

Les travaux d'analyse de la base de données « incidents » destinés à détecter d'éventuels besoins d'amélioration dans le domaine réglementaire ont été poursuivis.

Le comité de pilotage Référentiels de l'EPSF s'est réuni trois fois dans l'année.

La direction RE a finalisé les procédures « qualité » relevant de ses attributions. Suite aux revues organisées en 2009, les processus M31, M32 et M34 (ce dernier étant transverse) ont été adaptés. Une procédure interne décrivant l'organisation de la participation de l'EPSF aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne a été mise en place. Le processus M33 a été audité.

Dans le cadre de la convention signée avec le secrétariat général au Tunnel sous la Manche, le directeur de RE participe en tant qu'expert aux travaux du Comité de sécurité au Tunnel sous la Manche, assisté en tant que de besoin par des experts des différents départements et services, notamment le département Veille pour la réalisation d'audits de sécurité. Le chef de la division Réseaux ferrés urbains et régionaux l'assiste en tant que suppléant et secrétaire du groupe de travail « transport et sécurité ferroviaires ».

De même, à la demande du ministère, l'EPSF a continué d'apporter son expertise au Comité de sécurité de la future liaison internationale Perpignan-Figueras.



© Dunkerque Port

Le réseau ferroviaire du grand port maritime de Dunkerque

Le secrétariat général

42

L'année 2010 a été la première année de fonctionnement de l'établissement sur un seul site à Amiens. Les questions relatives à l'installation et à l'aménagement des nouveaux locaux ayant été traitées en 2009, le secrétariat général a pu se consacrer pleinement à la mise en œuvre d'outils de gestion structurants pour l'avenir.

L'accompagnement des directions techniques dans leur développement à long terme

Dans un contexte en évolution permanente, il s'agissait de garantir la sécurité juridique des activités principales de l'établissement et de maintenir le niveau de compétences attendu dans les directions techniques. C'est ainsi que :

- La mise en place du système de gestion électronique des documents et des archives papier « Archidoc » a été finalisée pour une mise en production en octobre et pour une appropriation progressive par les utilisateurs en fin d'année. La contrepartie de cet investissement important demandé à de nombreux personnels de l'EPSF est allée bien entendu dans le sens du service collectif pour un meilleur accès aux documents, une meilleure prise en compte de la valeur juridique de l'information traitée et une mise en valeur de la documentation technique reçue et produite par les services.
- L'architecture du réseau informatique a été adaptée pour l'arrivée de l'intranet et « d'Archidoc » avec les mises en service matérielles correspondantes.
- L'ensemble du parc d'ordinateurs a été renouvelé pour disposer d'un équipement fiable et plus homogène.
- Les procédures et outils de travail existants ont été adaptés aux nouvelles réglementations ferroviaires, telles que le décret 2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaire.
- Les parcours de formation proposés ont été revus, avec par exemple la création du module « formation aux risques en milieu ferroviaire ».

La rationalisation des modes de travail internes au secrétariat général

L'ensemble des services du secrétariat général a mis en place des ratios et des indicateurs de périodicité mensuelle ou trimestrielle permettant de bénéficier d'un pilotage plus fin des activités support et d'améliorer la prévision budgétaire et le suivi régulier de l'exécution budgétaire effectuée.

Un logiciel de paye permettant d'internaliser le travail dès janvier 2011 et surtout, de disposer d'une base de données unique pour la gestion humaine et financière du personnel, a été mis en place sans besoin nouveau en personnel.

La prise en compte d'une meilleure gestion des risques et de la nécessité d'améliorer les outils de pilotage de l'établissement

Il s'agit de répondre aux objectifs de meilleure gouvernance et de maîtrise financière exprimés au travers des politiques publiques actuelles.

Un tableau de bord pour les membres du conseil d'administration a ainsi été élaboré. Un système de contrôle de gestion a été progressivement déployé pour vérifier la pertinence du coût horaire appliqué et du temps passé sur les dossiers donnant lieu à liquidation de redevances ainsi que pour analyser l'activité liée à la participation aux groupes de travail de l'ERA. La rédaction d'une charte déontologique, approuvée en conseil d'administration et applicable à tous les salariés permet d'encadrer désormais certains des risques juridiques identifiés.

Ces projets se sont réalisés sans nuire, ni au fonctionnement habituel de l'établissement ni au souci de faire bénéficier les salariés d'un cadre de travail simple et bien organisé. C'est ainsi que les instances de concertation avec les représentants du personnel se sont réunies régulièrement, le règlement intérieur a été révisé, le remplacement des personnels partant en retraite a pu être assuré, la réalisation d'une base unique des contacts de l'établissement et sa mise à jour ont été lancées et que la passation de 56 marchés ou accords-cadres a permis le bon déroulement des actions menées.



Portail de la gestion informatisée d'archives

Les évolutions du cadre réglementaire en 2010

44

Au niveau européen, l'année a été marquée par la poursuite de la mise œuvre des outils prévus par les différentes directives « ferroviaires » visant à l'harmonisation des pratiques européennes.

Il a été ainsi publié les textes suivants :

- le règlement (UE) n° 1169/2010 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 ;
- le règlement (UE) n° 1158/2010 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 ;
- le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif ;
- la décision de la Commission du 21 octobre 2010 modifiant les décisions 2006/920/CE et 2008/231/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant le sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ;
- la décision de la Commission du 19 octobre 2009 modifiant les décisions 2006/679/CE et 2006/860/CE relatives aux Spécifications techniques d'interopérabilité concernant des sous-systèmes des systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnels et à grande vitesse ;
- la décision de la Commission, du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des Spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil.

Au plan national, l'année a également été très riche en production de textes. Parmi les plus importants il y a eu :

- la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et notamment son chapitre III portant sur les mesures relatives au développement des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises ;
- l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 qui a créé la partie législative du Code des transports. Cette ordonnance finalise le travail de codification qui se traduit par la « réorganisation » de la plupart des dispositions législatives relatives aux transports dans le

Code des transports, de sorte qu'il n'y a plus maintenant qu'une seule source en ce qui concerne les transports ;

- le décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains ;
- le décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 relatif à la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire qui transpose les directives 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte), 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (directive sur la sécurité des chemins de fer) et 2009/131/CE de la Commission modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

Les autres textes publiés :

- le décret no 2010-1201 du 12 octobre 2010 fixant la liste des autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national ;
- l'arrêté du 19 février 2010 modifiant l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 relatif aux exigences applicables sur le matériel roulant circulant sur le réseau ferré national ;
- l'arrêté du 6 avril 2010 relatif aux sections frontières du réseau ferré national, modifiant l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire et l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national ;
- l'arrêté du 30 juillet 2010 fixant les indicateurs de sécurité relatifs aux accidents et incidents de circulation ferroviaire ainsi que les indicateurs complémentaires dont l'Établissement public de sécurité ferroviaire peut solliciter la communication ;
- l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train ;
- l'arrêté du 21 octobre 2010 précisant les modalités particulières d'application des articles 28 et 42-I du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire spécifiques aux réseaux transeuropéens de transport ainsi que les conditions d'application des arrêtés prévus par ce même décret aux réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national ;
- l'arrêté du 27 octobre 2010 relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires mentionnés au second alinéa de l'article 57 du décret du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ;
- l'arrêté du 30 novembre 2010 relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples et modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national et l'arrêté du 28 avril 2004 relatif au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national ;
- l'arrêté du 9 décembre 2010 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD »).

La communication 2010

46

La communication 2010 de l'EPSF a été principalement marquée par le lancement de notre site intranet et par la pérennité des actions engagées depuis la création de l'établissement dont voici les axes principaux.

Communication externe

Relations presse

Organisation du quatrième point presse rassemblant les grands médias spécialisés du secteur ferroviaire et des transports. Comme chaque année, une première séance a été consacrée à la présentation de notre rapport d'activité 2009 et la deuxième partie de la conférence a laissé place aux questions / réponses entre les journalistes et notre directeur général accompagné des deux directeurs techniques.



À la tribune, de gauche à droite : Fabrice de Jouvencel, directeur Autorisations et Veille, Michel Aymeric, directeur général de l'EPSF en 2010 et Pierre Desfray, directeur Europe et Référentiels.

Publications institutionnelles

Le rapport d'activité 2009



Le rapport de sécurité 2009

Communication interne

Journal interne

Publication de trois journaux internes développant des sujets de fond sur nos missions et sur certaines activités du secteur ferroviaire avec lesquelles l'EPSF est en interaction. Pour ne citer que quelques gros dossiers tels que notre action sur le retour d'expérience, les obligations de sécurité appliquées dans le transport de marchandises dangereuses, le rôle de l'EPSF dans la nouvelle organisation portuaire, la façon dont sont menées nos inspections, la délivrance des licences de conducteurs, etc.

Le journal interne de l'EPSF devrait bénéficier d'une nouvelle ligne éditoriale en 2011.



47



Intranet

La mise en place du site intranet et de sa lettre interne numérique que nous annonçons dans le rapport d'activité 2009, a répondu à plusieurs objectifs. Le premier objectif vise à faciliter l'accès à des documents administratifs et à des outils de travail pratiques classés selon des thématiques cohérentes à notre organisation. Le deuxième objectif tend à favoriser le flux d'informations transverses utiles à tous et ainsi à optimiser les échanges entre les différents services et départements. Enfin, le troisième objectif consiste à mettre à notre disposition un vecteur de communication rapide pour informer le personnel des événements qui marquent la vie de notre établissement et aussi des événements professionnels qui jalonnent et animent notre travail.

Édité en avril 2011

ISSN : 1967-0648

Contact : service communication de l'EPSF

Tél. 33 (0) 3 22 33 95 55



Conception graphique :

Christophe Rémy

Photos :

Christophe Recoura (ferroviaire), Studio Borel (portraits)

Impression :

Alliance Partenaires Graphiques

