



Rapport d'activité **2011**

Rapport
d'activité
2011

Sommaire

Le mot du directeur général	3
L'EPSF, L'AUTORITÉ NATIONALE DE SÉCURITÉ	4
Les missions	5
L'EPSF dans le système ferroviaire national et communautaire	6
L'organigramme	8
Le conseil d'administration	9
Le comité de direction	10
Expertise et non-discrimination	11
Les orientations stratégiques de l'EPSF	12
LES FAITS MARQUANTS	14
LES ACTIVITÉS 2011	18
Les autorisations.....	19
Les contrôles	23
Le suivi « sécurité », le retour d'expérience	26
Les immatriculations.....	28
Les licences de conducteur de train.....	29
Les travaux communautaires	30
Les accords de reconnaissance mutuelle	31
Les textes réglementaires.....	32
Les référentiels	33
La surveillance du marché des constituants d'interopérabilité	34
La communication et l'information	35
GESTION DES RESSOURCES	38
La structure budgétaire.....	39
La gestion des ressources humaines.....	42
Le développement des outils	44
La réflexion sur l'organisation.....	45
 Les sigles et acronymes utilisés dans ce rapport.....	 46

Le mot du directeur général



L'année 2011 aura été la cinquième année de plein exercice pour l'EPF. L'établissement est désormais un acteur établi du secteur ferroviaire français.

Durant cette année, le paysage ferroviaire a poursuivi la mue initiée par les réformes communautaires. Plus de vingt entreprises ferroviaires de fret et de transport international de voyageurs circulent maintenant sur le réseau ; de nombreux projets de toute nature, qu'il s'agisse du lancement de la concession de la LGV SEA, de la mise en service des nouveaux matériels RER 2 niveaux, de la mise en œuvre de trains longs de fret ou d'initiatives moins visibles mais tout aussi porteuses de développement pour ce secteur, ont vu le jour.

Ce rapport présente l'activité des femmes et des hommes de l'EPF grâce auxquels l'établissement a pu, tout au long de l'année, gérer ces évolutions en assurant la mission de contrôle de la sécurité ferroviaire qui est la sienne.

Je vous en souhaite une bonne lecture.

Denis Huneau



L'EPSF, l'autorité
nationale de sécurité

Les missions

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

La création de l'EPSF, en 2006, a répondu à la nécessité, pour l'État, de disposer d'un organisme réunissant les compétences nécessaires en matière de sécurité ferroviaire, tout en étant indépendant des opérateurs ferroviaires.

La loi charge ainsi l'EPSF de délivrer les autorisations relatives à la sécurité nécessaires à l'exercice d'activités ferroviaires en France et de s'assurer, au moyen d'audits et de contrôles, que les exigences réglementaires, notamment celles relatives à l'interopérabilité, sont respectées, et ce en garantissant à tous les opérateurs une égalité de traitement.

Ces autorisations couvrent notamment les autorisations de mise en service des matériels roulants tels que les locomotives, wagons ou automoteurs et des sous-systèmes techniques tels qu'une ligne nouvelle ou tous travaux sur le réseau intéressant des installations substantielles pour la sécurité. L'EPSF délivre les certificats de sécurité nécessaires aux entreprises ferroviaires pour exploiter des services de transports et les agréments de sécurité des gestionnaires d'infrastructure nécessaires pour leur permettre d'accepter des entreprises ferroviaires sur leurs réseaux.

L'EPSF assure un suivi des événements et incidents d'exploitation ferroviaire susceptibles d'impliquer la sécurité dans un double objectif d'analyse et d'établissement de données statistiques. À ce titre, il est chargé de publier un rapport annuel sur la sécurité ferroviaire.

L'EPSF participe activement à la préparation de la réglementation technique et de sécurité ferroviaire nationale et contribue aux travaux communautaires pour le compte du ministère chargé des transports.

Une mission importante de l'EPSF est de promouvoir et de diffuser le cadre réglementaire auprès des acteurs du secteur ferroviaire et de développer les bonnes pratiques en matière de sécurité et d'interopérabilité par la diffusion de référentiels.

L'EPSF tient le registre français réglementaire d'immatriculation des véhicules ferroviaires et délivre les licences communautaires

de conducteur de train nécessaires aux nouveaux conducteurs pour exercer cette activité. Il agrée également les centres de formation aux fonctions de sécurité.

Le champ d'intervention de l'EPSF couvre le réseau ferré national et la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras. L'EPSF intervient également de manière plus limitée pour certaines autorisations sur les voies ferrées portuaires. Ce champ d'intervention est susceptible d'évoluer, la loi prévoyant que les compétences de l'EPSF peuvent être étendues, par décret, à d'autres réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables.

L'EPSF dans le système ferroviaire national et communautaire

Le secteur ferroviaire est depuis le début des années 1990 l'objet de fortes évolutions institutionnelles tant au plan national qu'au plan européen. S'inspirant de l'expérience suédoise, l'Union européenne a développé un modèle d'organisation original qui distingue la responsabilité de l'infrastructure (le « chemin de fer » au sens littéral), considérée comme le seul véritable monopole naturel, de celle des services de transport eux-mêmes, pouvant être assurés avec des trains circulant sur cette infrastructure par plusieurs entreprises en concurrence.

En France, la réforme de 1997 a créé Réseau ferré de France (RFF) propriétaire des infrastructures du réseau ferré national (RFN) mais sans rôle direct dans les services de transport.

Progressivement et sous l'impulsion communautaire, les transports ferroviaires – pour les services de fret tout d'abord (depuis 2006) puis pour les services internationaux de voyageurs (depuis fin 2009) – ont été ouverts à la concurrence ce qui a entraîné l'apparition, sur le réseau français, d'entreprises ferroviaires distinctes de la SNCF.

Le transport ferroviaire est un mode techniquement complexe et intégré dont la sécurité est maîtrisable pour autant que les rôles et responsabilités de chacun des acteurs intervenant dans la chaîne de production soient clairement identifiés.

L'État (le ministère chargé des transports) fixe les objectifs de sécurité et la façon de les atteindre. Il est responsable de la réglementation. Celle-ci s'inscrit dans le cadre de directives européennes, l'ouverture des frontières nécessitant, pour le transport ferroviaire comme pour les autres modes de transport, une réglementation technique harmonisée.

RFF, propriétaire et gestionnaire d'infrastructure du réseau, construit et maintient les installations, et alloue les sillons aux entreprises ferroviaires. Il publie la documentation d'exploitation applicable par les entreprises ferroviaires. Les activités opérationnelles d'entretien du réseau et des circulations sont réalisées pour son compte par des entités internes à la SNCF.

La Direction des circulations ferroviaires (DCF) – direction indépendante au sein de la SNCF – assure pour le compte de RFF la préparation du graphique de circulation et la gestion des trafics et des circulations. Elle prend toutes les mesures d'urgence en cas d'incidents ou d'accidents sur le réseau.

La Direction de l'infrastructure de la SNCF entretient l'ensemble des installations du réseau au titre du « gestionnaire d'infrastructure délégué » (GID).

Les constructeurs de matériels roulants conçoivent et fabriquent des véhicules ferroviaires.

La SNCF et les autres entreprises ferroviaires mettent en œuvre leurs équipements, forment leurs personnels, définissent leurs consignes et instructions opérationnelles dans le respect de la réglementation et de la documentation d'exploitation. Elles en contrôlent l'application.

La maîtrise de la sécurité dans cet environnement nouveau

C'est une obligation essentielle pour chacun des opérateurs ferroviaires que d'assurer ses activités dans le respect des règles garantissant la sécurité. Le contrôle de cette obligation, en tant qu'elle implique la sécurité des citoyens et des usagers, relève de la responsabilité de la puissance publique qui fait intervenir plusieurs entités.

Les services d'incendie et de secours interviennent pour limiter les conséquences des accidents, notamment en cas d'incendie ou de risques pour les personnes, y compris pour la conception de certains ouvrages ou matériels roulants.

L'inspection du travail contrôle le respect des règles relatives à l'hygiène et à la sécurité des salariés du secteur et des chantiers de travaux.

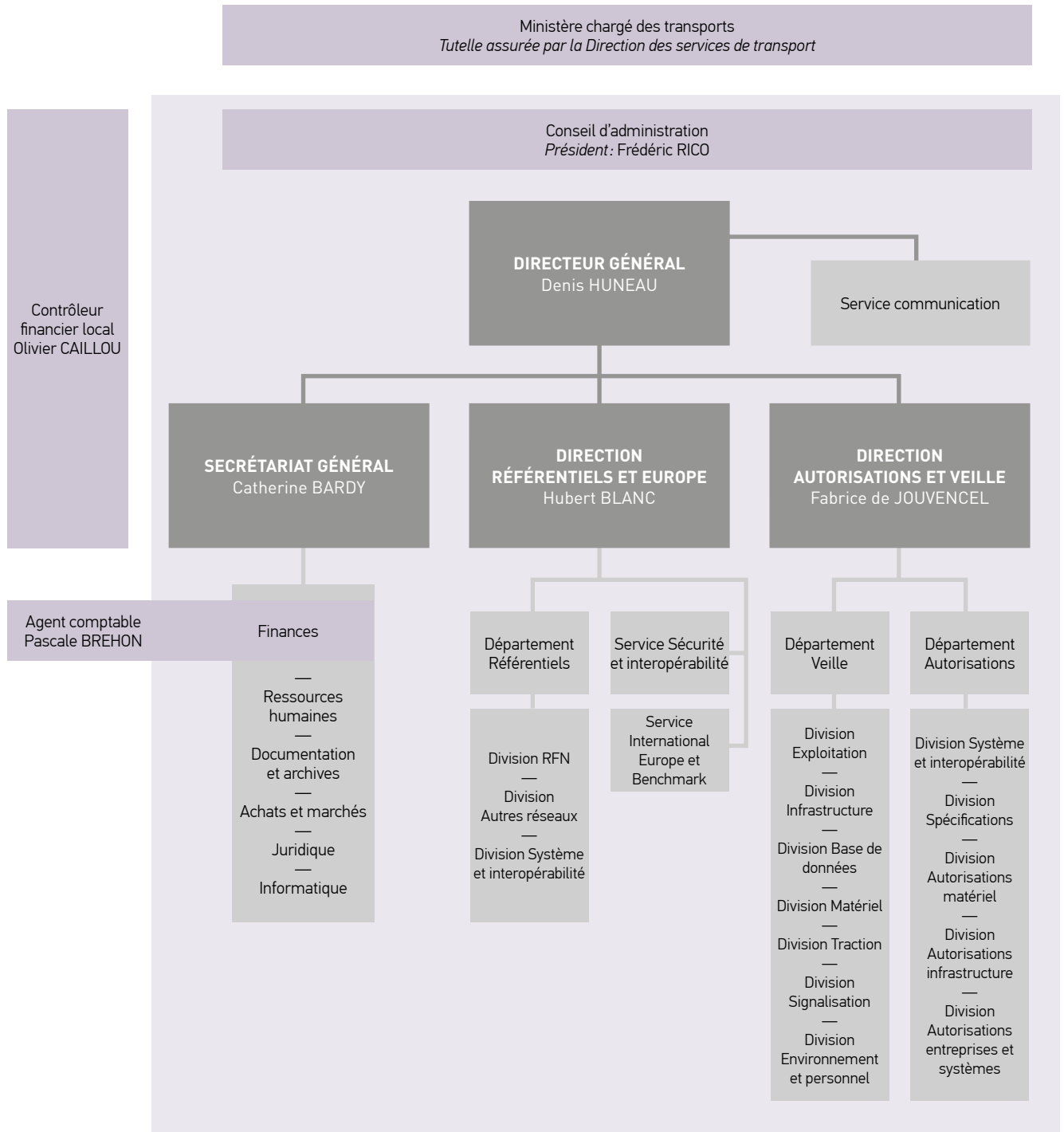
Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA TT) réalise des enquêtes techniques en cas d'accidents ferroviaires et formule des recommandations destinées à en prévenir le retour.

L'EPSF, autorité nationale de sécurité, contrôle la sécurité du système en contribuant à l'interopérabilité des réseaux européens tout en assurant l'équité du traitement des acteurs. Il délivre les autorisations, effectue les audits et les inspections, participe à l'élaboration des règles de sécurité et contribue à l'harmonisation des règles européennes.

L'ARAF, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, veille à l'égalité d'accès au réseau ferré national et peut vérifier que les dispositions prises par les autres acteurs n'ont pas de caractère discriminatoire.

Au niveau communautaire, l'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency – ERA) conseille la Commission européenne dans sa mission de proposition de la législation communautaire de sécurité et d'interopérabilité et organise le partage d'expérience entre les autorités nationales de sécurité et les acteurs.

L'organigramme



Le conseil d'administration

Par ses délibérations, le conseil d'administration règle les affaires de l'établissement. Il approuve l'organisation générale de l'EPSF et adopte son règlement. Il fixe notamment les conditions de la gestion administrative et financière des personnels, leurs conditions générales de recrutement, d'emploi et de rémunération. Il adopte le budget, approuve le compte financier, le programme d'activité et les orientations de la politique proposés par le directeur général.

Le conseil d'administration est composé de 12 membres : six représentants de l'État, deux membres du Parlement, deux représentants des personnels et deux personnalités qualifiées. À la suite du départ de l'un des représentants du personnel au Conseil d'administration, une nouvelle élection partielle a eu lieu en octobre 2011.

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 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 Francis Dufour ;
- 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.

Trois réunions se sont tenues en 2011. Les travaux ont traditionnellement porté sur les sujets récurrents sur lesquels il lui revient de délibérer chaque année, comme le rapport d'activité 2010, la clôture des comptes 2010 et l'affectation du résultat, le programme d'activité 2011 et le budget prévisionnel 2012.

L'activité du conseil d'administration a également porté sur des sujets fonctionnels, à savoir, la modification des délégations de signature du directeur général et la révision du règlement intérieur régissant le personnel ainsi que sur des sujets relatifs au pilotage stratégique de l'établissement avec l'approbation du schéma pluriannuel de stratégie immobilière mis à jour.

Par ailleurs, le conseil d'administration a proposé aux deux ministères de tutelle le taux qui pourrait être appliqué pour le droit de sécurité à percevoir sur la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras. Le montant de 0,07 € pour les trains de fret et de 0,10 € pour les trains de voyageurs par kilomètre parcouru a ainsi été retenu. Il a également instauré deux nouvelles redevances pour couvrir les frais relatifs à la délivrance des licences de conducteurs de trains et à la tenue du registre d'immatriculation des véhicules ferroviaires, et autorisé le directeur général à signer le contrat avec l'Imprimerie nationale qui assure la réalisation des cartes de conducteurs de trains.

Au total, ces décisions ont fait l'objet de 20 délibérations.

Le comité de direction



De droite à gauche: Fabrice de Jouvencel, directeur Autorisations et Veille, Emmanuel Biéchy, chef du département Veille, Denis Huneau, directeur général, Catherine Bardy, secrétaire générale, Thierry Tchibozo, responsable des ressources humaines, Hubert Blanc, directeur Référentiels et Europe, Michèle Bérieau, adjointe au chef de département Autorisations*, Isabelle Delleré, responsable communication et Jacques Fourtage, chef du département Référentiels.

*Gilles Dalmas, chef du département Autorisations, absent sur la photo

Expertise et non-discrimination

L'EPSF a été créé dans le cadre de la directive communautaire 2004/49/CE qui exige de l'autorité nationale de sécurité qu'elle soit indépendante, dans ses décisions, des divers acteurs du secteur ferroviaire et dispose de ses compétences propres.

L'exigence d'indépendance et de compétences se traduit à tous les niveaux d'activité de l'établissement.

La tutelle du ministère des transports sur l'établissement public administratif qu'est l'EPSF ne s'applique pas aux décisions relatives aux autorisations, délivrances de certificats ou inspections qui sont du ressort du directeur général de l'établissement. Ainsi, le décret statutaire permet au ministre des transports de demander toute explication mais ne lui donne aucun pouvoir d'intervention sur les décisions prises.

Dans l'instruction des autorisations, les salariés de l'EPSF s'appuient sur des référentiels publics, qu'ils découlent du droit communautaire ou du droit national. Des guides précisant les attentes de l'EPSF vis-à-vis des demandeurs et les modalités d'instruction sont publiés.

Lorsqu'ils mènent leurs contrôles, les inspecteurs de l'EPSF, habilités à cet effet, au regard de leur expérience, et après une formation spécialisée, respectent un référentiel d'audit, lui aussi publié.

Les remarques et les observations faites aux personnes contrôlées font l'objet d'une procédure contradictoire leur garantissant de pouvoir exprimer leurs réserves et commentaires avant toute décision de l'établissement.

Les pratiques de l'EPSF sont, en vertu de l'article L2134-1 du Code des transports, soumises au contrôle du régulateur spécialisé, l'ARAF, ainsi qu'à celui du juge administratif.

Afin de permettre le transfert de connaissances, la loi a prévu la possibilité, pour l'EPSF, de disposer des compétences d'agents de la SNCF ou de la RATP tout en prévoyant un cadre spécifique de recrutement qui suspend le contrat de travail de l'agent avec son EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial) d'origine.

Plus généralement, l'ensemble des salariés de l'établissement s'engage au respect d'une charte de déontologie, adoptée par le conseil d'administration de l'établissement le 18 novembre 2010.

Les orientations stratégiques de l'EPSF

Dans un environnement ferroviaire en pleine mutation économique et institutionnelle, l'EPSF, autorité nationale de sécurité, a déterminé des orientations stratégiques correspondant aux exigences de la sécurité ferroviaire.

Dans le cadre de la préparation du contrat d'objectifs qui doit être signé avec l'État en 2012, l'EPSF a été amené à structurer ses orientations de travail.

Pour satisfaire à la finalité que lui assigne le Code des transports, à savoir « veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité », finalité déclinée réglementairement dans les décrets 2006-369 du 28 mars 2006 et 2006-1279 du 12 octobre 2006, l'EPSF se doit de garantir la maîtrise de la sécurité par les exploitants ferroviaires sous son contrôle.

Cette mission, qui doit tout particulièrement s'attacher au traitement des risques aux interfaces, doit s'exercer :

- en diffusant une culture commune de la sécurité ;
- en levant les obstacles à l'accès au système ;
- en veillant à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- en simplifiant l'intervention des acteurs ;
- en faisant évoluer les pratiques et les comportements ;
- en intégrant la soutenabilité économique de la sécurité.

Par ailleurs, l'EPSF en tant qu'établissement public financé par une ressource fiscale affectée se doit de se montrer exemplaire dans sa gestion. Ce sont donc ces considérations qui fondent les quatre orientations stratégiques de l'établissement.

- Maintenir, voire renforcer, dans un secteur en pleine évolution, la position de l'EPSF comme garant de la maîtrise de la sécurité par l'ensemble des acteurs ferroviaires.
- Diffuser activement une culture commune de la sécurité auprès des acteurs au niveau national et européen.
- Maîtriser et piloter sa performance opérationnelle dans un contexte d'activité croissante, notamment en utilisant efficacement l'expertise.
- Attirer, développer et maintenir son capital humain en valorisant les compétences existantes.





Les faits marquants

19 JANVIER

Nomination de Monsieur Denis Huneau, directeur général de l'EPSF, par décret du Président de la République en date du 19 janvier 2011, en remplacement de Monsieur Michel Aymeric.

28 JANVIER

Autorisation de type et autorisation de mise en exploitation commerciale du wagon numéroté 33 87 076 4002-9. Ce numéro correspond au premier d'une série de 100 wagons destinés au transport de céréales. Ce nouveau wagon, doté de deux bogies de type « AFR22 » équipés de semelles de frein en matériau composite, répond complètement aux exigences des spécifications techniques d'interopérabilité applicables à ce type de matériel.

3 FÉVRIER

Autorisation de type de la locomotive diesel électrique dénommée « JT42CWRM-120 » délivrée à la société EMD. La JT42CWRM-120 est une locomotive destinée à la traction de trains de fret à la vitesse de 120 km/h et pouvant circuler sur les réseaux ferrés français, allemand et belge. Cette locomotive est une variante de la JT42CWRM-100 dont elle diffère principalement par sa vitesse maximum.

9 FÉVRIER

Autorisation de mise en exploitation commerciale de 200 wagons plats Rbns 646 déjà autorisés en Allemagne. L'autorisation accordée par l'EPSF, délivrée par référence à la STI Wagons, devrait, dans le cadre de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité, être valable dans toute l'Union européenne.

9 MARS

Déraillement de deux wagons fret à Artenay dont la cause est la rupture de l'axe d'un essieu (enquête du BEA TT). Mesures conservatoires prises par l'EPSF sur cette série de wagons.

29 MARS

Recommandation de la Commission 2011/217/UE relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules. Cette recommandation précise la portée de l'autorisation de mise en exploitation commerciale des véhicules délivrés par l'EPSF et proscrit l'intervention des gestionnaires d'infrastructure dans le processus réglementaire d'autorisation.

31 MARS

Autorisation de mise en exploitation commerciale du poste d'aiguillage d'Empalot (31) réalisé par Thalès pour le compte de RFF. Ce poste d'aiguillage informatique de technologie PC (PIPC) vient remplacer l'ancien poste mécanique à 25 leviers.

4 AVRIL / 12 MAI

Décisions de la Commission relatives aux cinq STI concernant les sous-systèmes « Matériel roulant – Bruit », « Énergie », « Infrastructure », « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers », « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel. Cette série de STI correspond aux premières STI applicables sur le réseau conventionnel.

14 AVRIL

Partie B du certificat de sécurité délivré à l'entreprise SNCB Logistics lui permettant d'assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national. Créée en 2010, SNCB Logistics résulte de la filialisation de l'activité fret de la SNCB, l'entreprise ferroviaire historique belge qui assurait sous la marque SNCB Cargo des services sur le réseau ferré national depuis décembre 2006.

10 MAI

Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret. Les États membres sont tenus de mettre en place le système de certification des entités en charge de la maintenance avant le 31 mai 2012. Ils pourront recourir soit à un schéma d'accréditation, soit par reconnaissance.

24 MAI

Autorisation de mise en exploitation commerciale du tram-train de type Dualis U 53500. Ce matériel, produit par Alstom, est une rame articulée, constituée de quatre caisses, d'une longueur de 42 m et apte à circuler sous lignes électrifiées en 25 kV alternatif et 750 V continu. L'autorisation précise les exigences particulières de l'infrastructure sur laquelle ce tram-train peut circuler. Ce matériel est celui prévu pour le projet de la ligne Nantes – Châteaubriant. Dans un premier temps, il va être exploité en service commercial sur la ligne Doulon – Nantes – Clisson dès juin 2011.

**30 MAI**

Décret n° 2011-609 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses. Ce décret qui s'applique en matière ferroviaire aux triages et chantiers prévoit que l'EPSF est amené à délivrer un avis sur les mesures d'exploitation préconisées dans les études de danger.

31 MAI

Agrément délivré au laboratoire d'inspection ferroviaire SEELAB – IBT de la société TÜV Nord en tant qu'organisme qualifié pour évaluer la conception et la réalisation de projets relevant des sous-systèmes ferroviaires suivants : contrôle/commande et signalisation (C), matériel roulant autre que wagons (M) et wagons de marchandises (W).

20 JUIN

L'EPSF délivre les 43 premières licences de conducteurs de train. Ces délivrances de cartes s'inscrivent dans le nouveau cadre des dispositions communautaires relatives à la certification des conducteurs de train.

22 JUIN

Autorisation de mise en exploitation commerciale du poste 1 de Sedan équipé du système d'enclenchements intégrés (SEI) 2006. Ce poste informatisé remplace trois postes équipés de technologie ancienne, notamment d'aiguillages manœuvrés à pied d'œuvre.

27 JUIN

Certificat de sécurité (parties A et B) valable sur le réseau ferré national délivré à l'entreprise ferroviaire ETF Services pour des services de fret. ETF Services, filiale d'Eurovia (Groupe Vinci), souhaite assurer l'acheminement de trains de déménagement et d'alimentation des grands chantiers ferroviaires de renouvellement et de développement du réseau ferré national.

11 JUILLET

Une partie B de certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire espagnole Comsa Rail Transport lui permettant d'assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national. Cette entreprise filiale du groupe COMSA EMTE, créée en 2002, a été la première entreprise privée à obtenir un certificat de sécurité en Espagne en 2007. Elle assurait jusqu'à présent des services dans l'ensemble de la péninsule ibérique après avoir obtenu une partie B de certificat de sécurité au Portugal en 2009.

22 JUILLET

Autorisation de type relative à un nouveau wagon citerne à bogies conçu par la société Titagarh, le wagon AFR. Ce wagon, destiné au transport d'ammoniac pour le détenteur Tramesa, est prévu pour circuler en trafic franco/espagnol.

28 JUILLET

Autorisation de mise en exploitation commerciale de deux postes d'aiguillage commandés par la même interface MISTRAL depuis



le poste 2 d'Altkirch. Le PIPC de Petit-Croix, réalisé par Thales, commande le raccordement avec la communication existante de la LGV RR à la ligne classique et la communication créée à la sortie du raccordement de Petit-Croix. Ce poste commande 12 itinéraires, il comporte 15 objets (six signaux, neuf aiguilles).

Le PIPC de Montreux-Vieux, également réalisé par Thales, commande la communication existante à l'entrée de la gare de Montreux-Vieux et l'accès à la base « maintenance ». Ce nouveau poste intègre les installations de sécurité commandées actuellement par le PRS de Montreux-Vieux qui sera supprimé. Ce poste commande 12 itinéraires, il comporte 12 objets (huit signaux et quatre aiguilles).

4 AOÛT

Autorisation de mise en exploitation commerciale du poste d'aiguillage nouvelle génération de Périgny dénommé SLOK réalisé par Alstom.

30 AOÛT

Autorisation de mise en exploitation commerciale du PIPC de Miserey, réalisé par Thales. Miserey est situé sur la ligne Besançon – Devecey. Ce poste commande les installations de signalisation du tronçon de la ligne conventionnelle entre la sortie des raccordements Ouest et Est de la LGV Rhin-Rhône.

15 SEPTEMBRE

Organisation des « Assises du ferroviaire » par la ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement. Ces assises rassemblaient les différents acteurs du système ferroviaire permettant de formuler à terme des propositions opérationnelles pour renforcer durablement la qualité, le service rendu et la compétitivité du secteur. L'EPSF était représenté par son directeur général qui est membre de l'assemblée plénière et personne qualifiée pour la commission sur l'évolution et l'optimisation du système ferroviaire français.

30 SEPTEMBRE

Remise du rapport sur la sécurité 2010 à l'ERA.

30 SEPTEMBRE

Dérangement contraire à la sécurité en gare de Compiègne avec quasi-collision par rattrapage (présentation de l'indication « voie libre » au lieu de « sémaphore ») due au heurt d'une armoire de signalisation par un engin de chantier.

1^{ER} OCTOBRE

Arrivée d'Hubert Blanc en tant que directeur Référentiels et Europe, chargé de mission des « Nouveaux référentiels ».

12 OCTOBRE

Certificat de sécurité délivré à la société Trenitalia Veolia Transdev (TVT) lui permettant d'assurer des services internationaux de transport de passagers sur le réseau ferré national. TVT est la première entreprise ferroviaire française privée à obtenir un certificat de sécurité pour assurer ce type de service. Cette entreprise, filiale à parts égales de Trenitalia Spa et de Veolia Transdev, assurera, à partir du mois de décembre prochain, des trains de nuit Paris – Rome et Paris – Venise à raison d'un aller et retour par jour. Elle exploite ces services sous la marque Thello.



18 OCTOBRE

Une partie B de certificat de sécurité délivré à l'entreprise allemande TX Logistik AG (TXL) lui permettant d'assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national. Créée en 1999, TXL appartient entièrement à Trenitalia depuis 2011. Grâce à ses filiales ou à ses établissements installés en Suède, au Danemark, en Autriche, aux Pays-Bas, en Suisse et en Italie, TXL assure principalement des services internationaux de transport ferroviaire de fret sur l'axe Nord-Sud européen centrés sur l'Allemagne.

19 OCTOBRE

Renouvellement, pour une durée de cinq ans du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire Europorte France, filiale du groupe Eurotunnel. Ce renouvellement a également été l'occasion pour Europorte France de demander l'accès à l'ensemble du réseau ferré national. Europorte France n'assurait jusqu'alors aucun service dans le grand-ouest (Bretagne et Normandie).

20 OCTOBRE

Déraillement inexplicable de trois wagons de ballast près de Valence d'Agen très peu de temps avant le passage d'un TGV croiseur (enquête du BEA TT en cours).

24 OCTOBRE

Publication du Guide pour l'immatriculation des véhicules ferroviaires - Registre national des véhicules de l'EPSF avec toutes ses annexes sur notre site Internet dans l'espace des « Publications officielles ».

25 OCTOBRE

Près de Miramas, collision entre deux trains. Un train pénètre en canton occupé et percute le train de fret précédent provoquant le déraillement du dernier wagon qui transportait des marchandises dangereuses.

10 NOVEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale sur le réseau ferré national du TGV 2N2. Ce matériel à grande vitesse à deux niveaux est conçu pour pouvoir circuler sur les réseaux ferrés suisse et allemand.

17 NOVEMBRE

Certificat de sécurité délivré à la Régie départementale des transports des Bouches du Rhône (RDT 13) lui permettant d'assurer des services de transport ferroviaire de fret, y compris le transport des marchandises dangereuses, sur le réseau ferré national.



L'exploitation de services ferroviaires sur le RFN vient en complément des activités existantes que la RDT 13 assure sur ses réseaux et les diverses installations terminales embranchées où elle intervient.

23 NOVEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale du poste informatique de technologie PC (PIPC réalisé par Thales) du site de Besançon - Viotte.

29 NOVEMBRE

Renouvellement, pour une durée de cinq ans, du certificat de sécurité de l'entreprise ferroviaire Colas Rail appartenant au groupe COLAS, filiale du groupe BOUYGUES. Le certificat délivré permet à Colas Rail d'assurer des services de transport ferroviaire de fret sur l'ensemble du réseau ferré national.

1^{ER} DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale du block automatique à courant codifié à trois aspects (système de signalisation italien équivalent du block automatique lumineux français) et du système de contrôle de la marche des trains (système équivalent au contrôle de vitesse français) sur la section de ligne Modane - frontière franco-italienne. Ces équipements font partie du programme de modernisation et de sécurisation de cette ligne et du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis dit « du Fréjus ».

5 DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la LGV Rhin-Rhône entre Villers-les-Pots et Petit-Croix. La réalisation de ces 140 km de ligne nouvelle, qui sont parcourus à la vitesse de 320 km/h, permet aux 11 millions de voyageurs attendus de bénéficier de gains de temps importants, ainsi Strasbourg se trouve maintenant à 2h de Dijon au lieu de 3h40. Les premières circulations commerciales ont eu lieu à partir du 11 décembre 2011.

**13 DÉCEMBRE**

Perte de l'axe de l'articulation centrale d'un wagon porte-autos à deux éléments articulés sur trois essieux. Alerte lancée par l'EPSF aux entreprises ferroviaires et aux détenteurs.



Les activités 2011

Les autorisations

L'activité « autorisations » est demeurée soutenue en 2011. L'ouverture du réseau s'est poursuivie avec l'arrivée de cinq nouvelles entreprises ferroviaires, dont une pour réaliser du trafic voyageur international, et une douzaine de modifications de certificats de sécurité liées au développement de l'activité d'entreprises ferroviaires existantes. Pour ce qui concerne les autres entreprises autorisées (OQA, centres de formation, etc.) l'année a été plus calme. Dans le domaine des autorisations de mise en exploitation commerciale, l'activité a été importante dans les domaines « infrastructure » et « système », avec notamment l'autorisation de 16 postes d'aiguillages informatisés et d'une nouvelle ligne à grande vitesse (LGV Rhin-Rhône) et l'approbation du premier dossier préliminaire de sécurité d'une LGV construite dans le cadre d'un partenariat public privé (LGV Sud-Europe-Atlantique). Par contre, les autorisations de matériel roulant (hors wagons) ont été un peu moins nombreuses que l'année précédente, mais avec des dossiers lourds comme le TGV 2 niveaux, ou innovants comme le tram-train de Nantes. On a toutefois observé une reprise sensible des dossiers « wagons » de divers types (tombereaux, citernes, trémies). Ainsi l'activité « autorisations » de l'EPSF aura-t-elle été, à nouveau, à l'image et au service d'un secteur ferroviaire qui malgré les difficultés économiques continue à se développer et à s'adapter.

Certificats de sécurité

Vingt et une demandes de certificats de sécurité (CS) ont été traitées par l'EPSF en 2011. Parmi ces demandes :

- 6 portaient sur la demande d'un nouveau CS ;
- 12 portaient sur des modifications ;
- 3 portaient sur un renouvellement.

Deux demandes de l'entreprise ferroviaire TPCF ont été regroupées en une seule décision et une demande de VFLI a été jugée non substantielle. Ceci conduit à 19 demandes ayant donné lieu à une décision favorable.

Détail des nouveaux certificats de sécurité

Deux nouveaux certificats de sécurité (parties A et B) ont été délivrés aux entreprises ferroviaires (EF) suivantes pour assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le RFN :

- ETF Services ;
- RDT 13.

Un nouveau certificat de sécurité (parties A et B) a été délivré à l'EF suivante pour assurer des services de transport ferroviaire de passagers sur le RFN :

- Trenitalia Veolia Transdev.

Trois nouveaux certificats de sécurité (partie B) ont été délivrés aux EF suivantes pour assurer des services de transport ferroviaire de fret sur le RFN :

- SNCB Logistics ;
- Comsa Rail Transports ;
- TX Logistik AG.

Détail des modifications

Dix modifications relatives à de nouvelles organisations de l'exploitation, à l'accès à de nouvelles sections de ligne du RFN et/ou à de nouveaux types de trafics fret ont été autorisées pour les EF suivantes :

- Colas Rail;
- SNCF (2);
- TSO;
- OSR France;
- CFR;
- TPCF (2).

Deux modifications relatives à l'accès à de nouvelles sections de lignes du RFN ont été autorisées pour les entreprises ferroviaires suivantes afin de pouvoir assurer des services de transport de passagers :

- Eurostar;
- Trenitalia (sur la section en territoire français de la ligne Coni – Breil – Vintimille entre les points frontières Nord [col de Tende] et Sud [Piene] avec l'Italie).

Détail des renouvellements

Trois renouvellements de certificat de sécurité ont été accordés pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de fret sur RFN aux entreprises ferroviaires suivantes :

- Europorte France;
- Colas Rail;
- Renfe (pour la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan-Figueras ainsi que pour la gare du Soler).

Année de lancement du service commercial des EF possédant un certificat de sécurité en cours de validité sur le RFN

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

*sous le nom de CFTA Cargo

**sous le nom de EWSI

***Sous le nom de Seco Rail

****Sous le nom de Europorte 2

Agréments

Centres de formation

Six demandes d'agrément en tant que centre de formation traitées par l'EPSF en 2011 ont donné lieu à une décision favorable.

Nouveaux agréments

Deux nouveaux agréments ont été délivrés pour une période probatoire de deux ans :

- SNCF Campus Paris Trains;
- SNCF Paris Escale.

Extensions d'agrément

Trois extensions d'agrément à de nouvelles fonctions de sécurité ont été délivrées :

- CIFFCO;
- SNCF Campus de Lyon;
- SNCF Campus de Tours.

Renouvellement d'agrément

Un renouvellement d'agrément a été accordé à l'IFEM.

Retrait d'agrément

Retrait de l'agrément du Campus Paris pour cession d'activité en date du 14 mars 2011.

Organismes qualifiés

Un agrément en tant qu'organisme qualifié (OQA) a été délivré au laboratoire SEELAB-IBT TÜV Nord.

Autorisations de mise en exploitation commerciale

Les demandes d'autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) de systèmes nouveaux ou substantiellement modifiés s'effectuent en plusieurs étapes. Pour les lignes et systèmes, les demandes s'effectuent en trois étapes avec le dossier de définition de sécurité (DDS), le dossier préliminaire de sécurité (DPS) et le dossier de sécurité (DS); pour les matériels roulants (locomotives, rames, wagons, etc.), les demandes s'effectuent en deux étapes avec le dossier de conception de la sécurité (DCS) et le DS.

Infrastructure

Une autorisation de mise en exploitation commerciale a été délivrée pour la LGV Rhin-Rhône – Branche Est 1^{re} phase. Il faut remonter en janvier 2005, date à laquelle la direction régionale Bourgogne – Franche-Comté de RFF transmet le DDS de ce projet à la Direction des transports terrestres du ministère chargé des transports. En juillet 2006, l'EPSF est sollicité pour se prononcer sur la délivrance d'une approbation du DPS qui permettra le commencement des travaux. Durant toutes ces années, une étroite et fructueuse collaboration avec RFF et un important travail d'instruction de la part des services de l'EPSF ont permis de mettre au point le DS final pour conclure sur la délivrance de cette autorisation.

Système et contrôle/commande

Vingt-une autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées pour les projets suivants :

- 12 postes d'aiguillage de type PIPC 2006 : sites de Conchil-le-Temple, Jouès-les-Tours, Chinon, Ballan, Azay-le-Rideau, Besançon – Viotte, Castelnaudary, Miserey, Genlis – Villers-les-Pots, Montreux – Vieux, Petit-Croix et Empalot;
- 1 poste d'aiguillage de type SEI 2006 : site de Sedan;
- 3 postes d'aiguillage de type SLOK 2006 : sites de Perrigny, Villeparis et Mitry;
- 1 nouveau système de signalisation BACC 3 aspects;
- 1 nouveau système de contrôle de vitesse SCMT;
- 1 exploitation de la ligne Esbly – Crécy avec du matériel type tram-train Avanto;
- 1 équipement de queue de train;
- 1 projet de modernisation de l'Ouest Lyonnais: ligne Sain-Bel – Saint-Paul.

Matériel roulant (hors wagons)

Douze autorisations ont été délivrées dont :

- 2 concernant le TGV 2N2 (1 en unité simple et 1 en unité multiple);
- 1 concernant le TTNG (tram-train de nouvelle génération) entre Nantes et Clisson;
- 9 autorisations portant sur des modifications substantielles sur les matériels dont le type est le suivant :
 - locomotive diesel BB 475 000,
 - locomotive électrique TRAXX F140MS (2),
 - locomotive JT42 CWRM-120,
 - locomotive T13,
 - automotrice Z50000,
 - autorail à grande capacité AGC BiBi,
 - autorail X 73 500 (SIGNUM),
 - TGV réseau Paris – Lyon – Turin.

De plus, un avis a été rendu en vue de l'autorisation préfectorale du matériel 2 niveaux de type MI09 affecté au RER A.

Wagons

Huit autorisations ont été délivrées dont :

- 3 autorisations concernant la construction de wagons tombeaux nouvelle génération, de wagons citernes pour le transport d'ammoniac équipés de bogies Y21Pse et de wagons trémies céréaliers équipés de bogies AFR 22;
- 5 autorisations portant sur des modifications substantielles sur des wagons porte-autos STVA et céréaliers type AFR 22i.

Autres autorisations

Agrément RID

Un agrément RID (relatif au règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses) a été délivré pour des wagons citernes de transport d'ammoniac.

Autorisations de circulations exceptionnelles

Cent trois autorisations de circulations exceptionnelles 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, DCS) ou d'approbation (DPS):

Système et contrôle commande

- DDS changement de mode de traction en circulation pour trois dessertes de la région Rhône-Alpes;
- DDS autoroute ferroviaire – trains de 850 m;
- DDS autoroute ferroviaire alpine – nouveaux services;
- DDS bi-standard ERTMS KVB réduit au KVB sur matériel Régional;
- DDS système wagons porte-conteneurs avec incorporation de ces wagons à essieux, vides et chargés par un train ME 120 – 1 500 t et 1 600 t.

Infrastructure

- DDS projet de réouverture au service voyageur de la ligne Sorgues – Carpentras;
- DDS LGV Rhin-Rhône 2^e phase;
- DDS « Virgule de Sablé » de la LGV Bretagne – Pays-de-Loire;
- DDS et DPS LGV Sud-Est-Atlantique;
- DPS tunnel de Saverne.

Matériel roulant (hors wagons)

- DPS Prima EL II

Wagons

- DCS wagon porte-auto TAL 411;
- DCS wagons citernes franco-espagnols pour le transport de produits chimiques;
- DCS wagons destinés au transport d'ammoniac;
- DCS wagons citernes destinés au transport de gaz liquéfié.

Règlements de sécurité de l'exploitation des ports

L'article 411-6 du Code des ports prévoit que l'autorité portuaire rédige un règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) qu'elle soumet à l'approbation de l'EPSF. L'EPSF a débuté cette activité en pratique à partir de 2010 en employant une méthode d'accompagnement des travaux des autorités portuaires.

En 2011, les RSE des ports de Rouen et de La Rochelle ont été approuvés. Parallèlement, les travaux d'accompagnement ont débuté avec les ports de Strasbourg et de Bordeaux.



Les contrôles

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.

- Les audits sont appelés « systématiques » ou « conjoncturels » :
 - « systématiques » : audits associés à la délivrance préalable d'une autorisation (audits des exploitants ferroviaires concernant les thèmes du dossier de sécurité, audits des centres de formation et des organismes qualifiés agréés, audits dans les six mois qui suivent la délivrance d'une autorisation de mise en exploitation commerciale);
 - « conjoncturels » : audits déclenchés à la suite d'une alerte, d'une répétitivité d'incidents critiques, d'une situation analysée comme fragile, d'une évolution du système ferroviaire liée, par exemple, à la réglementation ou d'une recommandation du BEA TT.
- Les inspections sont, par définition, conjoncturelles et sont déclenchées de la même manière que les audits conjoncturels.

Elles sont déclenchées sans préavis (ou dans un délai très court) à l'entité contrôlée et concernent principalement des activités à caractère opérationnel sur un champ restreint. Elles peuvent également être déclenchées pour vérifier la mise en œuvre de mesures conservatoires ou d'actions correctives liées à un audit précédent.

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. Outre la prise en compte des thèmes traditionnels ou bien suggérés par l'incidentologie, le programme réalisé en 2011 aura vu l'EPSF s'intéresser à deux domaines nouveaux, celui des constituants d'interopérabilité d'une part, celui des réseaux ferrés industriels privés d'autre part.

Les contrôles réalisés

Après une année 2010 qui a été marquée par une augmentation des contrôles de plus de 50 % par rapport à 2009 passant de 52 à 79 contrôles, l'année 2011 a vu cette progression se maintenir à hauteur de 20 %. Ainsi, l'EPSF a réalisé 95 contrôles.

Ils se répartissent comme suit :

- 50 audits (dont 23 systématiques et 27 conjoncturels);
- 44 inspections;
- 1 audit sur le thème de la sous-traitance mise en place par Eurotunnel, pour le compte de la Commission intergouvernementale du Tunnel sous la Manche.

Ces contrôles ont été réalisés par le département Veille, dont l'effectif est resté constant par rapport à 2010 (28 inspecteurs pour un effectif total de 36 personnes). À la fin de l'année 2011, le département Veille compte, parmi l'ensemble des inspecteurs, 15 responsables de contrôles.

Les audits systématiques

Concernant les audits systématiques, les sujets de l'année 2011 ont concerné plus particulièrement deux thèmes du dossier de sécurité des opérateurs ferroviaires :

- formation et habilitation des opérateurs;
- contrôles et retour d'expérience.

Plusieurs entreprises ferroviaires et un gestionnaire d'infrastructure ont été audités sur l'ensemble de leur système de gestion de la sécurité (SGS), ayant obtenu leur certificat ou agrément de sécurité depuis peu de temps.

Citons :

- les entreprises ferroviaires EIL (Eurostar), TSO, OSR, TPCF et CFR, ces deux dernières étant des opérateurs ferroviaires de proximité;
- le gestionnaire d'infrastructure TP Ferro, ayant obtenu son agrément de sécurité délivré par l'EPSF en juin 2011 pour la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras.

Six centres de formation ont été audités en 2011 : trois centres de formation SNCF dont deux Campus formant à la fonction de sécurité d'agent d'accompagnement et un centre de formation « Traction », ainsi que les centres de formation d'ECR, de Colas Rail et d'Inexia.

Un audit a été mené pour s'assurer de la maîtrise de la sécurité ferroviaire dans le cadre de l'exploitation et la maintenance de la ligne du Haut-Bugey (Bourg-en-Bresse – Bellegarde), à la suite de la rénovation complète de cette ligne longue de 65 km, mise en service en décembre 2010. Cet audit a concerné les entités de RFF, du GID « Maintenance » et de la DCF et a fait l'objet d'un rapport d'audit unique.

Les audits conjoncturels

Concernant les audits conjoncturels, trois d'entre eux méritent particulièrement d'être signalés :

- audit sur le plan d'actions GI/GID ;
- audit sur les constituants d'interopérabilité ;
- audit sur les sillons.

L'audit portant sur le plan d'actions GI/GID avait pour objectif de vérifier la mise en œuvre et l'efficacité du plan d'actions mis en place conjointement par le gestionnaire de l'infrastructure (RFF) et le gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF GID) dont l'objectif est d'améliorer la maîtrise de la sécurité de l'infrastructure du réseau ferré national par l'activité « maintenance ».

L'audit portant sur les constituants d'interopérabilité (CI) a été réalisé dans le cadre de la mission de contrôle de la mise sur le marché des CI que confie le point c) de l'article 2 du décret 2006-369 modifié à l'EPSF. Il a porté sur les domaines de l'organisation pour la prise en compte des exigences des STI, de la maintenance du matériel conforme aux STI et sur les processus d'achat des CI. Il avait pour objectif de vérifier la mise en œuvre des dispositions relatives à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi concernant la mise sur le marché et l'emploi de CI. Seize entités ont été auditées (entreprises ferroviaires, RFF et SNCF-GID, fournisseurs et détenteurs de wagons).

Le principal écart relevé concerne l'absence de garantie que le CI soit muni de la déclaration « CE », lorsqu'il y a lieu de le remplacer sur un wagon répondant aux exigences d'une STI applicable.

L'audit sur les sillons avait pour objectif de s'assurer de la conformité, l'efficacité et le respect des procédures concernant la prise en compte des exigences de sécurité dans les différentes phases d'attribution des sillons (conception, adaptation et finalisation) sur le réseau ferré national. La majorité des entreprises ferroviaires, dont un opérateur ferroviaire de proximité réalisant un trafic sur le RFN, a été auditée. Les différents services de RFF et de la DCF traitant les demandes de sillons ont été audités depuis la conception jusqu'à l'opérationnel. Seules les obligations et vérifications concourant à la sécurité relevant de la responsabilité des demandeurs et des chargés d'étude (« horairistes ») ont été examinées au cours de cet audit.

Les principaux écarts relevés ont concerné :

- l'absence de revendication de marche de sécurité dans les demandes de sillons ;
- l'absence d'identification des exigences de sécurité lors de la demande de sillons ;
- l'absence de description du processus de demande de sillons ;
- l'absence de formalisation du dispositif de contrôle interne sur l'activité de demande de sillons.

Cet audit a été commenté en réunion trimestrielle de retour d'expérience du mois de juin 2011 à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Outre ces trois audits, signalons également la réalisation d'un audit conjoncturel dont l'objectif était de vérifier la conformité d'application et l'efficacité du dispositif prévu pour la reconnaissance des lignes à grande vitesse sur le RFN et de leurs raccordements, lors de l'ouverture quotidienne de ces lignes et en cas d'interruption diurne de la circulation supérieure à deux heures.

Dans le cadre du point f) de l'article 2 du décret 2006-369 modifié fixant ses missions, l'EPSF a mené un audit à la demande du directeur général des Infrastructures, des transports et de la mer au sein du ministère chargé des transports, sur le système de sécurité mis en place par VFLI sur les voies ferrées du site industriel de Carling Saint-Avold. Cet audit a eu lieu entre le 26 avril et le 4 mai 2011 et a été conduit dans les mêmes conditions qu'un audit sur le réseau ferré national.

Les inspections

Le nombre d'inspections a augmenté en 2011 pour atteindre le chiffre de 44, en comparaison des 35 réalisées en 2010.

Citons quelques inspections réalisées en cours d'année : inspection de site géographique à Woippy, réalisation des manœuvres et dessertes d'ITE, réalisation de la RAT notamment pour des envois sensibles, inspection de bouclage sur la mise en place de la nouvelle réglementation travaux.

Comme en 2010, le département Veille a mené une inspection sur la circulation d'un train touristique, en l'occurrence le train « Vapeur du Trieux » entre Paimpol et Pontrieux (Côtes d'Armor), sous la responsabilité de l'attestation de sécurité de CFTA, afin de s'assurer que toutes les dispositions nécessaires sont prises pour garantir la sécurité des circulations et des passagers.

On peut également signaler le démarrage d'une inspection sur l'efficacité de la mise en œuvre de la maintenance afin de garantir la sécurité des circulations et de l'infrastructure concernant les lignes UIC du groupe 7 à 9 avec voyageurs.

■ Les écarts constatés

En 2011, l'ensemble des contrôles a engendré la notification de 291 écarts, dont quatre points bloquants et 77 écarts majeurs.

La baisse notable des points bloquants (4 contre 13 en 2010) est essentiellement due à l'amélioration des résultats des audits des

centres de formation. En effet, ces derniers s'étaient vus notifiés de plus de la moitié des points bloquants constatés en 2010. L'amélioration de l'organisation et du fonctionnement des centres de formation a été générale lors du deuxième audit réalisé par l'EPSF, le premier audit ayant lieu durant la période probatoire des deux ans après l'obtention de l'agrément.

On constate un report des écarts majeurs vers les réserves. Ramené au nombre de contrôles, les écarts majeurs sont en baisse (1,5 en 2010 contre 0,8 en 2011) et les réserves sont en hausse (1,7 en 2010 contre 2,2 en 2011).

Globalement, le nombre d'écarts par contrôle a baissé en 2011 : 3,5 en 2010 contre 3 en 2011.

La forte baisse constatée des points maîtrisés (7 contre 63 en 2010) n'a pas de réelle signification, compte tenu du changement de périmètre de la définition du point maîtrisé.

Une action spécifique a été mise en place afin de faire diminuer le nombre d'écarts non soldés à la date prévue.

Qualitativement, les domaines repérés comme fragiles sont les suivants :

- la gestion de la documentation ;
- l'établissement et validité des consignes locales opérationnelles (CLO) ;
- les titres d'habilitation (exactitude, mise à jour et renouvellement) ;
- les mesures d'immobilisation des véhicules ;
- le respect des procédures de communication ;
- les contrôles des activités de sécurité et des prestations des sous-traitants ;
- la mise en œuvre du retour d'expérience (délai de traitement et suivi des actions correctives).

Les avis sur les installations de sécurité simples

Dans le cadre du contrôle de la documentation d'exploitation opposable produite par Réseau ferré de France, tel que prévu par l'article 10 du décret n° 2006-1279, l'arrêté du 30 novembre 2010 relatif à la manœuvre des installations de sécurité simples stipule que l'EPSF doit formuler un avis sur le caractère simple ou non de certaines installations de sécurité.

Trente et une demandes ont été étudiées en 2011, principalement au cours du 2^e semestre : l'Ardoise, Avord, bifurcation de Pont-de-Bray-Montoire, Boisieux, Bologne, Briançon, Castelnaudary, Changis, Colmar, Creutzwald, Gaillon-Aubevoye, Gudmont, Hausbergen, Issoudun, Joué-lès-Tours, Landivisiau, Le Boulou - Perthus, Les Aubrais-Vierzon, Molsheim, Mont-de-Marsan, Montbéliard, Morcenx, Neuillé-Pont-Pierre, Perpignan, établissement pleine ligne Vierzon - Saincaize, Reignier, Rion-les-Landes, Schirmeck, Sélestat, Saint-Denis - Jargeau, Wissembourg.

Parmi ces 31 demandes, une d'entre elles a nécessité une visite sur site et une autre a nécessité une demande complémentaire. Suite à ces examens, l'EPSF a confirmé le classement en installations de sécurité « simples » proposé par RFF dans 26 cas et a rejeté la demande dans cinq cas.

À l'issue de cette première année d'expérience, il a été reconnu nécessaire d'explicitier les dispositions que l'EPSF met en œuvre dans le cadre de l'examen des installations de sécurité désignées comme simples et des consignes locales d'exploitation associées. Une recommandation à l'attention du GI a été initiée sur la base du retour d'expérience correspondant et a fait l'objet de premiers échanges avec RFF et la DCF en décembre 2011 : sa parution est prévue au 1^{er} semestre 2012.

L'activité pour le Tunnel sous la Manche

L'EPSF assure, à la demande du ministère chargé des transports, des prestations au profit de la délégation française à la Commission intergouvernementale du Tunnel sous la Manche : audits, inspections et contrôles, participation aux travaux normatifs et aux autorisations.

Des experts de l'EPSF, en tant qu'inspecteurs auprès du Comité de sécurité, ont réalisé plusieurs inspections, notamment deux d'entre elles qui ont permis de clore un nombre important de fiches de non-conformité faisant suite aux audits

de l'EPSF. Un audit sur la sous-traitance a également été réalisé en 2011.

Le suivi « sécurité », le retour d'expérience

Moins visible que l'activité de contrôle, celle de recueil et d'exploitation des informations relatives aux incidents de sécurité n'en revêt pas moins une très grande importance, car c'est bien celle qui permet d'apprécier, au final, le niveau de sécurité sur le réseau ferré et de détecter des points de fragilité. À ce titre, l'année 2011 semble, au travers de chiffres encore non complètement consolidés, montrer une baisse du nombre total d'événements « sécurité », certains types d'événements ayant toutefois justifié, par leur criticité, des alertes spécifiques de l'EPSF.

La surveillance du niveau de sécurité

En 2011, la division Base de données a poursuivi l'analyse, la classification et le suivi des événements dont elle a connaissance à travers les sources d'information du GI/GID et des EF. Environ 10 000 événements ont été enregistrés en 2011. Ce constat est en légère augmentation par rapport à l'année précédente et résulte de l'évolution des sources d'information qui se sont élargies depuis 2009.

Concernant les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables), une baisse est notable : 175 événements « sécurité » en moyenne par mois en 2011 contre 188 en 2010. Les indicateurs de sécurité, en cours de consolidation ainsi que l'analyse idoïne, figureront dans le rapport annuel sur la sécurité transmis au ministère en charge des transports et à l'ERA fin septembre 2012.

Parmi les événements pris en compte dans ces indicateurs, certains d'entre eux ont déclenché une enquête du BEA TT :

- la collision entre un train de marchandises et un transport exceptionnel à Balbigny (42), le 25 janvier 2011 ;
- le déraillement d'un train de marchandises à Artenay (45), le 9 mars 2011 ;
- la collision entre un TER et un transport exceptionnel à Mesvres (71), le 31 mai 2011 ;
- la collision entre un TER et un poids lourd, à Saint-Médard-sur-Ille (35), le 12 octobre 2011 ;
- le déraillement d'un train de fret, à Valence d'Agen (82), le 20 octobre 2011 ;
- la collision entre un TER et un véhicule léger, au Breuil (69), le 4 décembre 2011.

L'exploitation de la base de données d'incidents a été à l'origine de cinq alertes qui ont essentiellement donné lieu à des courriers adressés aux opérateurs ferroviaires impliqués. Ces alertes ont concerné :

- l'incorporation de transports exceptionnels sans autorisation ;
- l'alerte à la suite du déraillement d'Artenay ;
- l'alerte concernant des wagons équipés de bogie type Y25 ;
- l'alerte liée à des franchissements de signaux fermés avec engagement du point protégé ;
- l'alerte liée à la rupture de l'articulation centrale d'un wagon porte-autos.

De plus, le déraillement d'Artenay, mettant en évidence une anomalie technique sur un type de wagon, a également donné lieu au lancement par l'EPSF d'une alerte de sécurité sur le système d'information de sécurité mis en place par l'ERA. Ce système permet d'informer les autorités nationales de sécurité des autres États membres de la survenue d'incidents/accidents méritant une information à l'échelle européenne.

L'animation d'un retour d'expérience (REX) national, permettant de partager entre exploitants les enseignements des incidents, mais aussi les bonnes pratiques, confirme, année après année, son utilité au service de la sécurité et du maintien de la cohérence d'un système ferroviaire dont l'exploitation implique un nombre croissant d'acteurs.

L'animation du retour d'expérience national

En complément de ses activités réglementaires d'autorisations et de contrôles, l'EPSF a poursuivi en 2011 sa démarche d'animation du « REX système ». Cette démarche, 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'un bulletin d'information mensuel sur les incidents.

Les quatre réunions REX trimestrielles, tenues en janvier, avril, juin et octobre 2011, animées par l'EPSF, ont réuni l'ensemble des représentants des EF autorisées sur le RFN, des GI (RFF et TP Ferro) et du GID, ainsi que des représentants du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) 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, incident de frein, etc.);
- le questionnement sur des problématiques communes (évolution de la réglementation, problématique des installations simples, etc.).

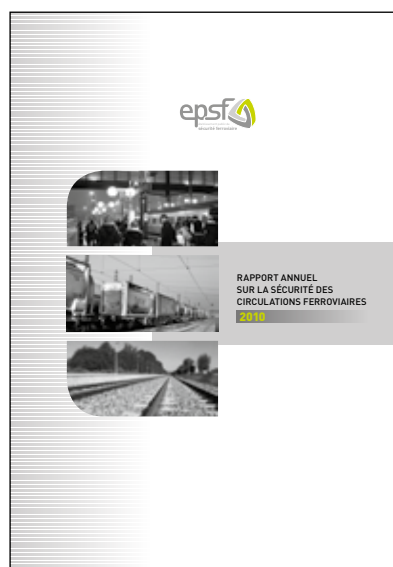
Le département Veille a rédigé 12 bulletins d'information mensuels sur les incidents de sécurité les plus significatifs dans lesquels, en moyenne, 12 événements ont retenu son attention. Pour chacun d'entre eux, un commentaire de l'EPSF précise les raisons de sa sélection à partir d'un résumé des faits établis.

Comme pour les réunions REX trimestrielles, quatre réunions se sont déroulées en janvier, avril, juin et octobre 2011 réunissant RFF, la SNCF GID, la DCF et le ministère chargé des transports. Ces réunions ont permis de débattre des indicateurs de sécurité communs (ISC) ainsi que des indicateurs de sécurité particuliers (ISP). 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 eu lieu dans l'objectif de vérifier la qualité du retour d'expérience effectué sur ces activités spécifiques.

Le rapport annuel de sécurité

Les rapports de sécurité 2010 du GI et des EF ont été reçus à l'EPSF avant le 30 juin 2011 conformément à l'article 17 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006. Ils ont permis, en plus des éléments propres aux activités de l'EPSF, de rédiger le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2010.

Ce rapport reprend l'évolution de la sécurité ferroviaire à travers des modifications importantes de la réglementation et de la législation mais aussi par l'analyse du niveau de sécurité global du système ferroviaire au travers des indicateurs de sécurité communs, des initiatives visant à améliorer les performances de sécurité et des résultats de la surveillance du GI et des EF exercée par l'EPSF.



Les immatriculations

Les travaux relatifs à l'immatriculation des wagons se sont poursuivis de façon active en 2011, d'une part dans le cadre des travaux en cours au niveau européen pour définir et gérer informatiquement le Registre de type, d'autre part au travers de la mise à jour du Registre national des véhicules qui compte maintenant plus de 180 000 enregistrements.

Le Registre de type

L'EPSF a participé aux groupes de travail de l'ERA chargés de définir les caractéristiques de ce registre et à l'élaboration de l'application informatique proposée par l'Agence. L'EPSF a commencé

à collecter les caractéristiques des types autorisés pour engranger les données dans ce registre (conformément à la décision 2011/665/UE).

Le Registre d'immatriculation

Le registre local de l'EPSF alimente quotidiennement le Registre national des véhicules (standard) 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 Registre national des véhicules afin d'accéder aux données les

concernant ; de plus, les détenteurs, les propriétaires et les entités en charge de la maintenance doivent vérifier ces données. Une nouvelle version intégrant les autorisations est en test par certaines autorités nationales de sécurité dont l'EPSF.

Le Registre national des véhicules

Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2011, 122 875 véhicules immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RFN, dont la répartition est la suivante :

- 97 913 wagons dédiés au transport de marchandises ;
- 18 706 matériels moteurs ;
- 6 256 voitures à voyageurs.

Pour information, le nombre total de véhicules ayant été immatriculés par l'EPSF et de demandes de réservations d'immatriculations pour des véhicules en cours de construction et de mise en exploitation commerciale, représente 183 168 enregistrements.

Il est à noter que 204 938 mouvements ont été effectués dans la base de données du RNV.



Les licences de conducteur de train

Après la parution en 2010 des textes réglementaires transposant les documents européens relatifs à la certification des conducteurs de trains et à la mise au point des procédures les déclinant, l'année 2011 aura été celle du passage à la mise en pratique, avec l'élaboration et la signature du contrat avec l'Imprimerie nationale pour l'élaboration des cartes de licence de conducteur, et la réalisation des interfaces informatiques entre l'EPSF.

En 2011, le contrat de production des cartes de licence de conducteur a été signé entre l'EPSF et l'Imprimerie nationale qui détient le monopole de la fabrication des titres sécurisés.

En collaboration avec l'Imprimerie nationale, l'EPSF a étudié, réalisé et testé une « maquette » informatique pour :

- l'interface, entre le demandeur et l'Imprimerie nationale, permettant de demander en ligne (via Internet) les licences (formulaire accompagnant le dossier) ;
- l'interface, entre l'EPSF et l'Imprimerie nationale, permettant le contrôle et la validation à distance des demandes de licence ;
- l'interface nécessaire à l'EPSF pour suivre le Registre national des licences (RNL).

Le format des cartes a été validé avec notamment la prise en compte de l'aspect « infalsifiabilité » (pictogramme, etc.) de la carte et aspect final (couleur, logo, etc.).

L'EPSF a délivré les 43 premières licences de conducteurs de train le 20 juin. En fin d'année, il en a délivré 158. Ces licences ont été délivrées à des conducteurs déjà formés souhaitant assurer des services transfrontaliers.

Le questionnaire à choix multiples, prévu pour l'examen professionnel permettant l'obtention de la licence par de nouveaux conducteurs, a été créé en collaboration avec les responsables de centres de formation. Il fera l'objet de tests (examens blancs) en 2012.

Le Guide à l'usage des candidats à la licence conducteur a été refondu ; en cours de validation actuellement, il sera publié sur le site de l'EPSF au premier trimestre 2012.



Les travaux communautaires

L'EPSF participe, pour le compte du ministère chargé des transports, aux travaux communautaires de préparation de la réglementation dans les groupes menés par l'ERA. Il l'assiste également dans les travaux de la Commission européenne au sein du RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire.

Cinq groupes miroirs nationaux, destinés à permettre l'élaboration des positions françaises, ont fonctionné sur les principaux sujets en cours : la sécurité dans les tunnels, les STI « Infrastructure », « Énergie » et « Matériel roulant », la STI « Contrôle commande et signalisation », la STI « Wagons » et la STI « Exploitation ». Ces groupes, animés par l'EPSF et placés sous l'égide du ministère chargé des transports, associent les représentants du secteur et permettent de confronter les positions et, si possible, de développer des consensus au niveau national. Ils contribuent ainsi à l'élaboration des positions françaises en vue de promouvoir au niveau européen les positions ainsi établies.

Entre 15 et 20 experts des différents départements ou services de l'EPSF ont régulièrement apporté leur contribution et participé aux groupes de travail nationaux ou européens, notamment dans le cadre :

- de la reconnaissance mutuelle des autorisations de matériels roulants ;
- de l'écriture ou la révision des différentes STI ;
- de la mise en place des registres d'infrastructure et des types de véhicule autorisés ;
- du Focus Group ERTMS ;
- de la certification des entités en charge de la maintenance ;
- du projet de méthode commune de sécurité sur la surveillance des autorités de sécurité ;
- de la révision de la méthode commune de sécurité sur l'évaluation des risques ;
- de l'établissement des indicateurs et objectifs de sécurité.

L'EPSF a, à nouveau, contribué au processus des *peer reviews* (revues entre pairs) des autorités nationales de sécurité (ANS). En 2011, ces revues ont impliqué les ANS italienne, suédoise et française.

Dans la continuité des *peer reviews*, un accord signé au printemps 2011 entre toutes les ANS a mis en place un nouveau processus d'audits croisés, s'adressant cette fois-ci à tout le champ d'activité de l'autorité de sécurité et élaboré de façon plus formelle par un comité de pilotage de six membres où il était représenté.

L'EPSF a également répondu directement aux questionnaires de l'ERA, notamment ceux relatifs au mode d'habilitation des évaluateurs et à la mise en place de nouveaux critères d'évaluation des risques dans le cadre de l'utilisation de la méthode commune de sécurité sur l'évaluation des risques.

Les accords de reconnaissance mutuelle

Depuis plusieurs années, l'EPSF développe, avec ses homologues, une démarche d'accords destinés à faciliter la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules. Ces accords s'appuient sur des documents techniques précisant, item par item, des critères et règles d'acceptation reconnus par les deux autorités nationales de sécurité concernées. Ceci dispense les demandeurs d'autorisations de dupliquer inutilement les essais.

Au cours de l'année 2011, les partenariats déjà existants en matière de reconnaissance mutuelle avec les autres autorités nationales de sécurité européennes se sont renforcés :

- l'Espagne s'est ralliée, le 29 septembre 2011, à un accord déjà existant entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg et la Suisse (accord BENEFLUCH);
- le guide d'application relatif à l'accord de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et son homologue suisse, l'OFT, a été signé et publié le 12 décembre 2011;
- la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne ont préparé un nouvel accord de reconnaissance mutuelle (BENEFLUCH);
- un nouvel accord portant sur les procédures de reconnaissance mutuelle des locomotives et des véhicules à voyageurs nouveaux et anciens entre l'EPSF et l'autorité nationale de sécurité italienne a été élaboré.

Ces deux derniers accords donneront lieu à une signature début 2012.

Les textes réglementaires

Conformément au décret 2006-369, l'EPSF est chargé de faire au ministère chargé des transports toute proposition de l'évolution de la réglementation.

Dans ce cadre, l'EPSF participe à certains travaux en relation avec le ministère sur le développement de la réglementation technique et de sécurité concernant :

- les voies ferrées portuaires et « autres réseaux que le RFN » ;
- les trains touristiques ;
- les embranchés ;
- les installations de sécurité simples.

Un important travail est également engagé sur la création ou la modification des divers arrêtés d'application du décret 2006-1279 modifié. Il s'agit principalement de :

- l'arrêté « Réglementation » du 23 juin 2003 ;
- l'arrêté « Exploitation » du 23 juillet 2003 ;
- l'arrêté « Règlement de sécurité de l'exploitation » du 28 avril 2004 ;
- l'arrêté « Matériel roulant » du 1^{er} juillet 2004.

Ces travaux ont débouché sur un projet d'arrêté, dit arrêté « Sécurité », fixant les objectifs, les indicateurs, les méthodes de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Ce projet d'arrêté prévoit, notamment pour les textes relevant de l'arrêté du 23 juin 2003, un partage de ceux-ci entre l'EPSF (recommandations) et RFF (documentation d'exploitation).

En fin d'année 2011, l'État a indiqué qu'il appartenait à l'EPSF de coordonner les travaux nécessaires suite aux dispositions de ce futur arrêté ; il a demandé à l'EPSF d'anticiper les travaux correspondants sans attendre la publication de l'arrêté. À cet effet, un groupe de travail réunissant l'EPSF, RFF et la DCF a été initialisé dès le dernier trimestre 2011 afin de commencer ces travaux. Parallèlement, une démarche de concertation avec la profession a été initialisée en liaison avec l'UTP (Union des transports publics ferroviaires), organisation représentative, afin de réaliser ce travail en tenant compte au mieux des besoins des exploitants.

Conformément aux dispositions de l'article 4 du décret 2006-1279, l'EPSF procède, à la demande du ministère chargé des transports, à la consultation des personnes intéressées avant la publication de textes réglementaires. En 2011, l'EPSF a procédé à de telles consultations sur le projet d'arrêté « Sécurité » et sur un arrêté relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires.

Les référentiels

Conformément à ses missions, l'EPSF émet des « Recommandations », des « Règles de l'art » et des « Documents techniques ».

Dans ce cadre, l'année 2011 a été marquée par l'achèvement d'un ensemble documentaire reprenant les diverses dispositions de sécurité relatives à l'exploitation ferroviaire. Celui-ci va servir de base aux travaux d'adaptation qui vont être nécessaires dans les années à venir suite à la publication de l'arrêté « fixant les objectifs, les indicateurs, les méthodes de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ».

Au dernier trimestre 2011 également, les principes directeurs de ce chantier de grande ampleur ont été mis au point afin d'associer les exploitants utilisateurs à l'élaboration des futures dispositions, règles et moyens acceptables de conformité, l'EPSF vérifiant la cohérence de l'ensemble.

L'EPSF a produit un ensemble de 56 projets de textes relatif aux règles de sécurité de l'exploitation ferroviaire. Ces projets ont pour objectif de reprendre les dispositions des textes annexés aujourd'hui à l'arrêté du 23 juin 2003, dit arrêté « Réglementation » en enlevant notamment toute référence à l'entreprise historique.

Cet ensemble de textes a été soumis, pour avis, à l'ensemble de la profession qui a pu s'exprimer sur son contenu. La version finalisée a été adressée à l'ensemble de la profession en mai 2011.

Cet ensemble cohérent servira de base de travail lors des travaux d'écriture avec RFF et le secteur qui feront suite à la parution du futur arrêté « Sécurité », désormais prévue au cours du premier trimestre de l'année 2012.

La surveillance du marché des constituants d'interopérabilité

Le Code des transports charge l'EPSF de la surveillance du marché français des constituants d'interopérabilité. Cette mission est actuellement essentiellement réalisée à l'occasion de l'instruction des autorisations de mise en exploitation commerciale. Si le marché des constituants d'interopérabilité était jusqu'à présent « confidentiel », la publication en avril 2011 des principales STI pour le chemin de fer conventionnel, en déterminant de nouveaux constituants d'interopérabilité, a augmenté les enjeux liés à la surveillance. L'usage de constituants d'interopérabilité inappropriés ou irrégulièrement mis sur le marché peut en effet conduire à des défauts de sécurité.

À titre exploratoire, le département Veille de l'EPSF a réalisé, au printemps 2011, un audit destiné à vérifier la mise en œuvre des dispositions relatives à la déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi concernant la mise sur le marché et l'emploi de constituants d'interopérabilité.

L'EPSF a, en complément, décidé d'engager une réflexion sur les enjeux liés à la surveillance de la mise sur le marché de ces constituants ainsi que sur les tâches qu'il conviendrait de réaliser. Il a, pour cela, choisi de recourir à un prestataire extérieur, le cabinet Alenium Consultants.

L'objectif de cette démarche est de disposer de l'ensemble des informations et des éléments nécessaires pour orienter l'EPSF dans le cadre de sa mission de surveillance du marché.

Les résultats sont attendus dans le courant de l'année 2012.

La communication et l'information

Dans le cadre de ses missions, l'EPSF poursuit son action de fond consistant à favoriser la compréhension du nouveau paysage réglementaire en France et en Europe et en développant des actions de « dissémination » et d'information auprès du secteur. Ainsi l'ensemble des départements de l'établissement contribuent à cette mission primordiale de responsabilité partagée.

Le site Internet

Le site Internet se veut non seulement un outil externe d'information mais également une véritable plateforme documentaire. On y trouve notamment :

- les actualités « phare » qui sont régulièrement publiées en page d'accueil;
- un espace consacré à la présentation de l'établissement (domaine de compétences, positionnement dans le système de sécurité, statut, cadre législatif et réglementaire, missions et organisation);
- un espace de documentation qui recense l'ensemble des textes réglementaires, les référentiels et les publications de l'EPSF;
- et un espace intitulé « Publications officielles » qui publie le bulletin officiel des décisions de l'EPSF ainsi que les guides et procédures à l'usage des demandeurs d'autorisations.

Trois tableaux interactifs des normes STI sont régulièrement tenus à jour grâce aux échanges fructueux avec le BNF (Bureau de normalisation ferroviaire) et l'UTE (Union technique de l'électricité). Ces tableaux sont mis en ligne et sont téléchargeables depuis l'espace des textes réglementaires.

La mise à jour des textes réglementaires, a été une action prioritaire en 2011, en préalable d'une refonte plus approfondie et encore plus pédagogique du site lui-même prévue en 2012.



La fréquentation du site augmente :

	2009	2010	2011	évolution sur trois ans
Nombre de visites	38 627	42 976	50 269	+ 30 %
Nombre de visiteurs	20 137	22 982	28 033	+ 39 %
Nombre de pages vues	261 000	291 754	332 633	+ 27 %

Le journal de l'EPSF

L'établissement poursuit également son rôle d'information auprès des acteurs ferroviaires en publiant le Journal de l'EPSF dont la vocation est de rédiger des articles pédagogiques relatifs à ses missions ainsi qu'à différents thèmes contextuels liés à la sécurité ferroviaire. Ce journal a la particularité d'être exclusivement rédigé par les agents de l'EPSF et de faire intervenir les partenaires extérieurs sous forme d'interviews. Ainsi, trois numéros ont été diffusés en 2011 :

Ces journaux sont disponibles dans l'espace « Communication » du site Internet : www.securite-ferroviaire.fr



Un numéro spécial
« Tunnels ferroviaires »



Un numéro spécial
« Tram-train »



Un numéro spécial
« Régulation ferroviaire »

Réunions auprès du secteur

- Rappelons que l'EPSF a poursuivi sa démarche d'animation du « REX système ». Cette démarche, dont l'objectif est de permettre un meilleur partage entre tous les exploitants des informations du retour d'expérience, s'est traduite par l'animation de quatre réunions trimestrielles de retour d'expérience et par la diffusion d'un bulletin d'information mensuel sur les incidents. Un séminaire annuel rassemblant l'ensemble des acteurs couronnera ce travail début 2012.
- L'avancement des travaux communautaires a fait l'objet d'une présentation mi-juin 2011.
- Une réunion plus spécifique a, en outre, été organisée avec la participation du ministère sur la compréhension et l'utilisation de la recommandation 2011/217/UE du 29 mars 2011 relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules.

Actions internationales

- Un séminaire s'est tenu au Maroc sur le thème de la sécurité et de la sûreté ferroviaire. L'EPSF est intervenu pour présenter les procédures de délivrances d'autorisations de mise en exploitation commerciale d'un système à grande vitesse avec un focus particulier sur les LGV et les risques à prendre en compte dans ce genre de projet.
- Dans le cadre du programme communautaire TAIEX (Technical Assistance Information Exchange), l'EPSF s'est rendu en Bosnie Herzégovine pour accompagner son homologue bosnien pour la mise en place de son registre d'immatriculation des véhicules.

Les formations données à l'extérieur

- À l'École nationale des ponts et chaussées, dans le cadre d'un séminaire sur « La sécurité ferroviaire du réseau européen aux réseaux locaux : gestion de la sécurité et instruction de dossiers de sécurité », l'EPSF est intervenu dans le domaine de « La gestion de la sécurité des voies ferrées portuaires. Élaboration et approbation du RSE - La gestion de la sécurité par un OFP ».
- Toujours à l'École nationale des ponts et chaussées, dans le cadre du mastère spécialisé « Systèmes des transports ferroviaires », deux formations ont été assurées, la première sur le thème du management de la sécurité et la deuxième sur les réglementations européenne et nationale en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire.
- Cette dernière formation a également été donnée dans le cadre de la formation permanente de l'ESTACA.



Gestion des ressources

La structure budgétaire

Le budget annuel de l'établissement doit permettre à l'EPSF d'assumer l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement. Voté avant le 31 octobre de l'année précédant l'exercice budgétaire concerné, il doit être équilibré en recettes et en dépenses. 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. Pour la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras, ce droit a été fixé à 0,07 € pour les trains de fret et à 0,10 € pour les trains de voyageurs par kilomètre parcouru, conformément à l'arrêté interministériel du 30 septembre 2011 fixant ce droit.

Les redevances

L'EPSF perçoit des redevances prévues par l'article L 2221-6 du Code des transports et instituées par délibération du conseil d'administration du 5 avril 2011 :

- à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations, requises pour l'exercice des activités ferroviaires. Le taux horaire appliqué est de 105 euros ;
- à la suite de l'inscription d'un véhicule ferroviaire dans le registre d'immatriculation prévu au titre V bis du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006, de la modification des données d'un véhicule figurant dans le Registre national des véhicules ou de la réservation d'un numéro européen. Le taux de la redevance est fixé à 2,50 € par immatriculation ou par modification.

Par délibération du conseil d'administration du 6 juillet 2011, une redevance pour la délivrance de la licence de conducteur de train, prévue par le décret 2010-708 du 29 juin 2010, a été créée. La redevance a été fixée à 125 € pour toute demande de licence ou

de renouvellement, et à 90 € pour toute demande de duplicata afin de couvrir les frais d'instruction par les services et les frais de réalisation de la carte européenne correspondante par l'Imprimerie nationale.

Les prestations de services

Plus marginalement, l'EPSF réalise des prestations de service (assistance en matière de sécurité ferroviaire) au profit du SGTM (Secrétariat général au Tunnel sous la Manche), dans le cadre d'une convention.

Les dépenses

Les dépenses se répartissent entre trois enveloppes :

Les charges de personnel

Elles recouvrent principalement les rémunérations du personnel, les charges sociales et fiscales ; et les subventions versées au comité d'entreprise.

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 aux prestations de services demandées.

Les investissements

Il s'agit pour l'essentiel d'achats de matériel informatique, de logiciels et plus marginalement de petits travaux d'aménagements ou d'achats d'équipements.

L'exécution budgétaire au travers du compte financier

Les recettes

Elles sont supérieures aux prévisions budgétaires de 7,86 %, et s'élèvent à 17802,2 k€ (recettes de fonctionnement et d'investissement).

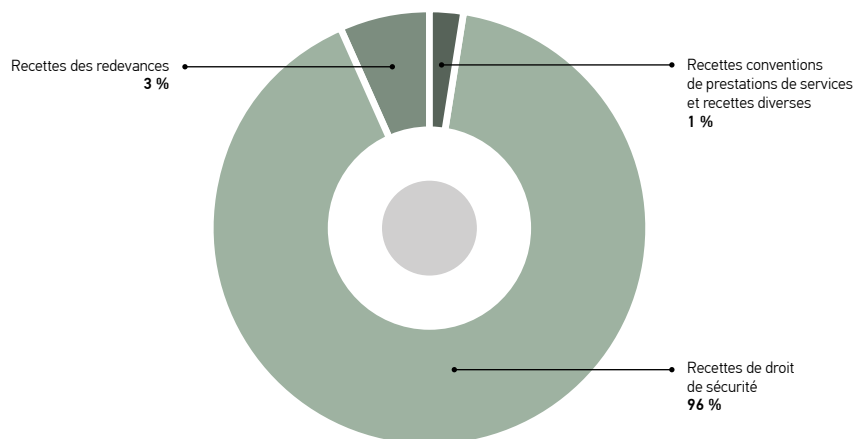
Le total des titres de recettes relatifs au droit de sécurité pour l'année 2011 s'élève à 16 999,5 k€ affichant ainsi une hausse de 31,53 % par rapport à l'exercice précédent. Cette hausse est consécutive à l'évolution de l'assiette du droit, ainsi qu'à la perception tardive du droit dû au titre de l'année 2010.

S'agissant des redevances, 193 titres de recettes ont été émis. Ils représentent 473,2 k€ au titre de l'instruction des autorisations et 27,7 k€ au titre du registre d'immatriculation des véhicules ferroviaires. On constate que le montant des recettes de redevances

est conforme aux prévisions budgétaires et que la perception de nouvelles redevances, instituées à la mi-année 2011, n'a pas généré de forte hausse des redevances perçues par rapport à l'exercice précédent.

Les recettes provenant des produits divers, des recettes d'investissement et des conventions de prestations de service s'élèvent à 301,8 k€. Elles sont constituées pour l'essentiel de liquidation de pénalités de retard et de majoration, pour paiement tardif du droit de sécurité, de recettes de régularisation (remboursement de charges, de trop versés) et du produit de la convention passée avec le SGTM.

RÉPARTITION DES RECETTES



Les dépenses

Elles sont d'un montant inférieur aux prévisions 2011 et s'élèvent à 11 759 k€. Elles sont en nette baisse par rapport à l'exercice précédent (- 4,27 %).

Les charges de personnel représentent près de 80 % du total des dépenses (investissements et fonctionnement) de l'année 2011, soit un pourcentage équivalent à celui constaté en 2010.

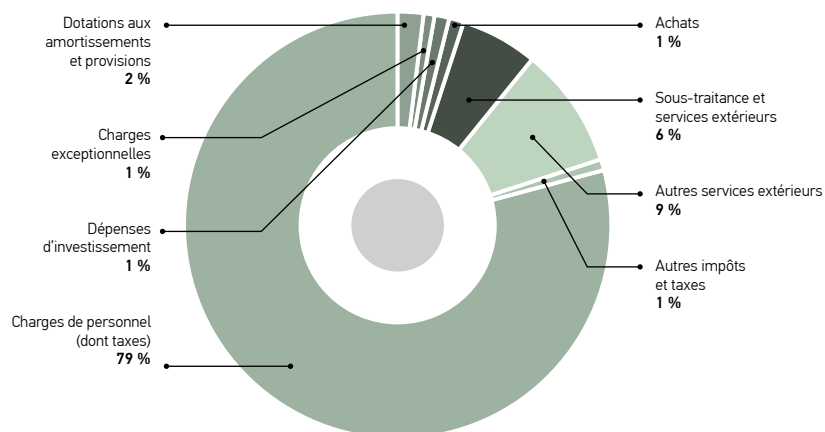
Le deuxième poste de dépenses de fonctionnement est la sous-traitance et le recours à des services extérieurs pour 15 % des dépenses totales. Une légère augmentation par rapport à l'exercice précédent s'explique par le recours plus important au personnel intérimaire, à des prestataires extérieurs, par la réalisation de davantage d'études et de missions d'accompagnement.

Les autres postes de fonctionnement restent stables et représentent 6 % du total des dépenses.

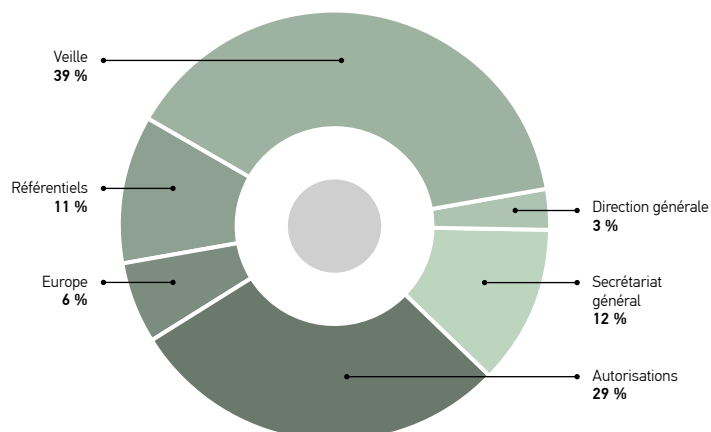
Le montant des dépenses d'investissement a considérablement diminué en 2011 puisque ces dépenses correspondent essentiellement à l'achat de logiciels et à l'acquisition de matériel informatique pour lesquels une grande partie des équipements a été renouvelée en 2010.

Les répartitions sont proches de la répartition des effectifs. Les variations s'expliquent par des dépenses spécifiques liées au fonctionnement des départements (frais de déplacements plus importants pour le département Veille, par exemple, etc.)

RÉPARTITION DES DÉPENSES



RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DÉPARTEMENT



La gestion des ressources humaines

Les effectifs et le recrutement

L'année 2011 a été caractérisée par une légère baisse des effectifs pour atteindre 96 salariés au 31 décembre, compte tenu des nombreux départs intervenus en cours d'année. Neuf recrutements ont eu lieu conduisant cependant à un effort d'intégration et de formation de ces nouveaux salariés, identique à l'année précédente.

88 % 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 2011, provenant de la SNCF, est en situation de détachement. Sur l'année, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 98 salariés dont cinq à temps partiel, soit 96,85 ETP.

L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2011 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE

Salariés régime général	Fonctionnaires détachés	SNCF détachés	RATP détachés
57	3	34	2

RÉPARTITION PAR ENTITÉ

DG + directeurs	Services d'appui	Autorisation et Veille	Référentiels et Europe
6	16	61	13

La formation professionnelle

Au total, 4 748 heures de formation interne et externe ont été réalisées, ce qui représente, hors inscriptions au mastère spécialisé Systèmes des transports ferroviaires et guidés, 20 % d'augmentation par rapport à 2010. En moyenne, le personnel de l'établissement a bénéficié de sept jours de formation sur l'année et, pour la première fois, 98 % du personnel présent a bénéficié d'au moins une formation sur les 73 actions de formation menées.

L'investissement réalisé par l'établissement représente 2,2 % de la masse salariale, sans compter les journées consacrées à des formations internes dispensées par certains salariés.

En 2011, l'établissement a mis l'accent sur les actions de formation liées à la sécurité du personnel :

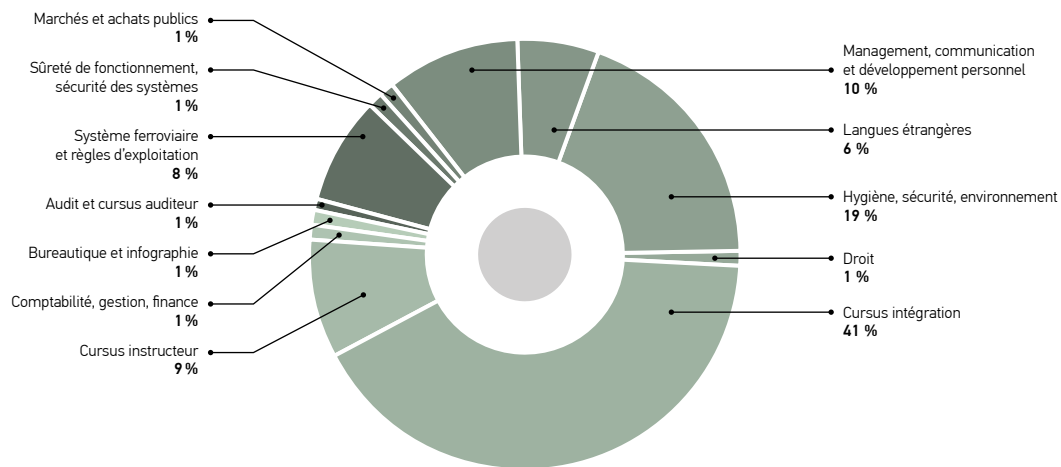
– une formation de sauveteur secouriste du travail pour les équipes de « serre-file » ;

– une formation de sensibilisation aux risques « incendie », destinée à l'ensemble du personnel ;
– une formation sur la sécurité du personnel face aux risques ferroviaires.

Parmi les autres actions de formation mises en œuvre en 2011, il convient de citer :

– les formations internes d'intégration et d'initiation au secteur ferroviaire proposées à tout nouvel arrivant dans l'établissement ;
– la mise en œuvre du cursus « instructeur » et de son ouverture au personnel de tout l'établissement et la poursuite des formations dans le cadre du cursus « auditeur ».

RÉPARTITION DES HEURES DE FORMATION



Salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2011



Le développement des outils

2011 s'est inscrit dans la continuité avec 2010 et dans un souci de consolidation des actions déjà lancées en matière de mise en œuvre d'outils de gestion structurants pour l'avenir.

Un cadre rénové pour la gestion des compétences

■ Le règlement intérieur a été entièrement révisé et adopté par le conseil d'administration du 6 juillet 2011, dans l'optique de disposer d'un cadre mieux adapté au statut des personnels en place, plus clair et offrant une plus grande souplesse en matière de gestion des ressources et des carrières.

■ Afin d'améliorer les procédures de recrutement, la recherche de profils adaptés et de mieux gérer la montée en charge des recrutements prévus en 2012, un CODIR « recrutement » mensuel a été mis en place ainsi qu'un accord-cadre pour le recours aisé à l'intervention de cabinets de recrutement.

■ L'accent a également été mis sur la formation professionnelle avec un cursus interne d'intégration concernant tous les salariés nouvellement embauchés, l'accès à deux cursus « métiers » complets et enfin des formations sur la sécurité ayant concerné tout le personnel. Ces parcours de formation sont désormais pérennisés et bénéficient, là aussi, d'un nouvel accord-cadre permettant une grande réactivité pour le choix des prestataires en garantissant à l'établissement le meilleur coût.

L'aboutissement de certains dispositifs juridiques

■ La mise en place d'un nouvel accord-cadre de prestations juridiques offre une garantie supplémentaire pour répondre aux nombreuses questions posées, non seulement par le statut spécifique de l'établissement, mais aussi par les situations nouvelles rencontrées dans l'exercice de nos missions principales en matière de sécurité.

■ La responsabilité dévolue à l'EPSF pour dresser un procès-verbal dans le cas d'irrespect des règles en matière de licences des conducteurs de train, d'immatriculations de véhicules et de constituants d'interopérabilité a nécessité un travail d'analyse préalable, puis de mise en place d'un dispositif pour l'assermentation des agents, leur formation éventuelle et la certification des formulaires utilisés.

La modernisation des outils informatiques et le développement de la gestion électronique

■ Le passage à Office 2010 s'est fait en cours d'année 2011 pour tout l'établissement avant de procéder en 2012 au renouvellement des équipements « serveurs » et au basculement sur Exchange 2010.

■ La mise en place technique du système de gestion électronique des documents et des archives papier « Archidoc » ayant été finalisée en 2010, 2011 a été l'année du transfert des dossiers des

serveurs de fichiers vers la gestion électronique des documents et du versement des premiers dossiers d'archives. Le comité de projet s'est réuni chaque semaine pendant la période de transfert afin de réaliser un retour d'expérience permanent et de proposer des améliorations du système.

■ L'internalisation de la paye a été effective à partir du 1^{er} janvier de l'année et a connu ensuite les ajustements nécessaires.

La réflexion sur l'organisation

Au bout de six ans d'existence et après des paliers de croissance, une prise de recul s'imposait pour se préparer aux évolutions rapides du contexte ferroviaire et des missions de l'EPSF. En mai 2011, la direction de l'EPSF a lancé une démarche d'audit organisationnel, afin de disposer d'un état des lieux et de mener une réflexion sur l'organisation de l'établissement.

Cette démarche, pour laquelle l'accompagnement d'un cabinet de consultants a semblé nécessaire, vise à engager les améliorations nécessaires pour :

- intégrer l'évolution des missions de l'établissement tant en volume qu'en diversité et s'assurer de l'efficacité de son organisation ;
- clarifier et formaliser, si nécessaire, le fonctionnement interne par des systèmes de gestion de l'activité, de l'information et des compétences.

La phase « état des lieux » a démarré dès juin 2011 et a été rythmée et alimentée par les réflexions de groupes de travail thématiques. Les résultats de ces travaux ont donné lieu à une restitution auprès des instances de représentation du personnel et de l'ensemble des salariés.

Les préconisations en termes de fonctionnement et d'organisation ont été regroupées en trois volets qui feront l'objet en 2012 de plans d'actions et de décisions plus opérationnelles, à savoir un volet « Ressources humaines », un volet « Organisation » et un volet « Pilotage et management ».

Sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

AMEC	autorisation de mise en exploitation commerciale	REX	retour d'expérience
ANS	autorité nationale de sécurité	RFN	réseau ferré national
ARAF	Autorité de régulation des activités ferroviaires	RFF	Réseau ferré de France
BEA TT	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre	RNV	Registre national des véhicules
CE	Commission européenne	RNL	Registre national des licences (de conducteurs)
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable	RSE	règlement de sécurité de l'exploitation
CIG	Commission intergouvernementale (du Tunnel sous la Manche)	SAM	spécification d'admission matériel
CS	certificat de sécurité	SEI	système d'enclenchements intégrés
CLO	consigne locale opérationnelle	SGS	système de gestion de sécurité
DAE	demande d'autorisation d'essai	SGTM	Secrétariat général du Tunnel sous la Manche
DCF	Direction des circulations ferroviaires	STI	spécification technique d'interopérabilité
DDS	dossier de définition de sécurité	TTNG	tram-train nouvelle génération
DPS	dossier préliminaire de sécurité	UTP	Union des transports publics et ferroviaires
DS	dossier de sécurité	VFP	voies ferrées portuaires
DTS	dossier technique de sécurité		
EF	entreprise ferroviaire		
ERA	European Railway Agency* (Agence ferroviaire européenne)		
ERTMS	European Rail Traffic Management System* (système européen de surveillance du trafic ferroviaire)		
GI	gestionnaire d'infrastructure		
GID	gestionnaire d'infrastructure délégué		
ISC	indicateur commun de sécurité		
ISP	indicateur de sécurité particulier		
MEDDTL	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement		
MSC	méthode de sécurité commune		
OFF	opérateur ferroviaire de proximité		
OQA	organisme qualifié agréé		
PIPC	poste informatique à technologie PC		



Édité en avril 2012

ISSN : 1967-0648



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

Conception graphique :
Links Création Graphique

Photos :
Christophe Recoura (ferroviaire) et Studio Borel (portrait)

Impression :
Alliance Partenaires Graphiques





EPSF

60 rue de la Vallée
CS 11758
80017 Amiens Cedex 1

tél.33 (0)3 22 33 95 95
fax 33 (0)3 22 33 95 99
epsf@securite-ferroviaire.fr
www.securite-ferroviaire.fr

epsf