



Rapport d'activité



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



## Rapport d'activité

# Sommaire

Sommaire .....	2
Le mot de la directrice générale .....	3
<b>L'EPSF, L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE FRANÇAISE .....</b>	<b>4</b>
Les missions.....	5
L'organigramme .....	7
Le conseil d'administration .....	8
L'équipe de direction.....	9
<b>LES FAITS MARQUANTS .....</b>	<b>10</b>
La visite du Secrétaire d'État, Monsieur Alain Vidalies à l'EPSF, le 9 septembre 2014.....	11
Les activités de l'EPSF.....	12
Les accidents et incidents .....	14
Les autres faits marquants .....	15
<b>LES ACTIVITÉS 2014 .....</b>	<b>16</b>
Les autorisations.....	17
Les registres du matériel roulant .....	25
Le suivi du niveau de sécurité .....	29
L'animation du retour d'expérience .....	32
La conférence sur la sécurité ferroviaire organisée par l'EPSF (27 novembre 2014) .....	34
Le contrôle des acteurs .....	38
L'activité réglementaire .....	42
La coopération entre autorités nationales de sécurité .....	48
<b>LE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT .....</b>	<b>50</b>
La structure budgétaire .....	51
La gestion des ressources humaines et la formation .....	54
De nouveaux outils .....	56
Salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2014.....	57
Sigles et acronymes utilisés dans ce rapport.....	58



## Le mot de la directrice générale

L'année 2014 a été caractérisée par une augmentation très significative de l'activité : un quasi doublement du nombre de contrôles, un nombre important de matériels nouveaux autorisés, un doublement du nombre de licences de conducteurs, une augmentation du nombre d'entreprises ferroviaires et de gestionnaires d'infrastructures autorisés, avec notamment l'instruction en cours d'importants dossiers de trois lignes nouvelles à grande vitesse.

Par ailleurs, les autres activités ont contribué à un rythme soutenu : les sollicitations réglementaires toujours plus nombreuses et avec l'aboutissement de gros chantiers comme par exemple la sortie du Document de référence nationale pour l'admission des matériels roulants, les réflexions dans le cadre du « volet technique » du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire adopté en juin par le Conseil des ministres des transports, un regard accentué sur le retour d'expérience dans un contexte encore marqué par les accidents récents, dont celui de Denguin le 17 juillet, et par des incidents graves.

Face à ces sollicitations croissantes, les équipes de l'EPSF ont su s'organiser dans un contexte interne et de vacances de postes difficiles. Qu'ils en soient ici vivement remerciés.

Ayant pris mes fonctions en milieu d'année, c'est donc un honneur pour moi et de vous présenter ce rapport annuel auquel je n'ai que partiellement contribué.

**Florence Rousse**

Directrice générale de l'EPSF





L'EPSF, l'autorité de  
sécurité ferroviaire  
française

# Les missions

---

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) exerce, pour le compte du ministère 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.

Le champ d'intervention de l'EPSF couvre le réseau ferré national (RFN). Ce champ d'intervention a évolué en début d'année 2015

avec la publication du décret du 28 janvier qui fixe la liste des réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du RFN et entraîne en conséquence l'application à ces réseaux des règles de sécurité en vigueur sur le RFN. Les compétences de l'EPSF sont ainsi élargies aux principaux ports maritimes possédant des voies ferrées.

---

## Délivrer les autorisations

La loi charge l'EPSF de délivrer les autorisations relatives à la sécurité nécessaires à l'exercice d'activités ferroviaires en France. Ces autorisations couvrent en particulier :

- les autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) des matériels roulants et des sous-systèmes d'infrastructure telles que les lignes nouvelles ;
- les certificats de sécurité nécessaires aux entreprises ferroviaires pour leur permettre d'exploiter des services de transports ;
- les agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure nécessaires pour leur permettre d'accepter des entreprises ferroviaires sur leurs réseaux ;

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

L'EPSF tient le Registre national des véhicules ferroviaires et délivre les licences européennes de conducteur de train nécessaires aux nouveaux conducteurs pour exercer leur activité.

---

## Contrôler les acteurs

L'EPSF effectue différents types de contrôles (audits systématiques, audits conjoncturels, inspections et contrôles opérationnels) dans le cadre d'un programme prévisionnel établi chaque année. Les principaux objectifs de ces contrôles sont de vérifier le maintien des conditions ayant permis la délivrance des autorisations, d'évaluer la maîtrise de la sécurité par les entités autorisées, d'anticiper les problèmes potentiels de sécurité. Pour ce faire, l'EPSF élabore et met en œuvre une stratégie de surveillance disponible sur le site Internet de l'établissement.

L'EPSF apporte assistance à la délégation française au sein de la Commission intergouvernementale (CIG), autorité de sécurité ferroviaire de la liaison fixe transmanche. Cette assistance consiste principalement en la mise à disposition d'une expertise en matière de sécurité ferroviaire pour assister le Comité de sécurité dans sa mission de conseil à la CIG sur toutes les questions liées à la sécurité de l'exploitation de la liaison fixe transmanche.

---

## Suivre le niveau de sécurité et animer le retour d'expérience

L'EPSF assure un suivi des événements et incidents d'exploitation ferroviaires susceptibles d'impliquer la sécurité dans un double objectif d'analyse et d'établissement de données statistiques. À ce titre, il publie un Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires sur le réseau français.

L'EPSF a, également, pour mission d'animer le retour d'expérience système auprès du secteur en vue d'identifier des orienta-

tions contribuant à maintenir ou améliorer le niveau de sécurité. Il organise, entre autres, des journées d'échanges et des réunions trimestrielles de retour d'expérience rassemblant l'ensemble des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. Il pilote également une démarche de retour d'expérience système au niveau local complétant le dispositif de retour d'expérience système national.

---

## Participer à l'élaboration de la réglementation

L'EPSF participe activement à la préparation de la réglementation technique et de sécurité ferroviaire pour le compte du ministère des Transports ou dans le cadre des travaux européens et internationaux. Il anime et pilote la contribution des expertises ferroviaires

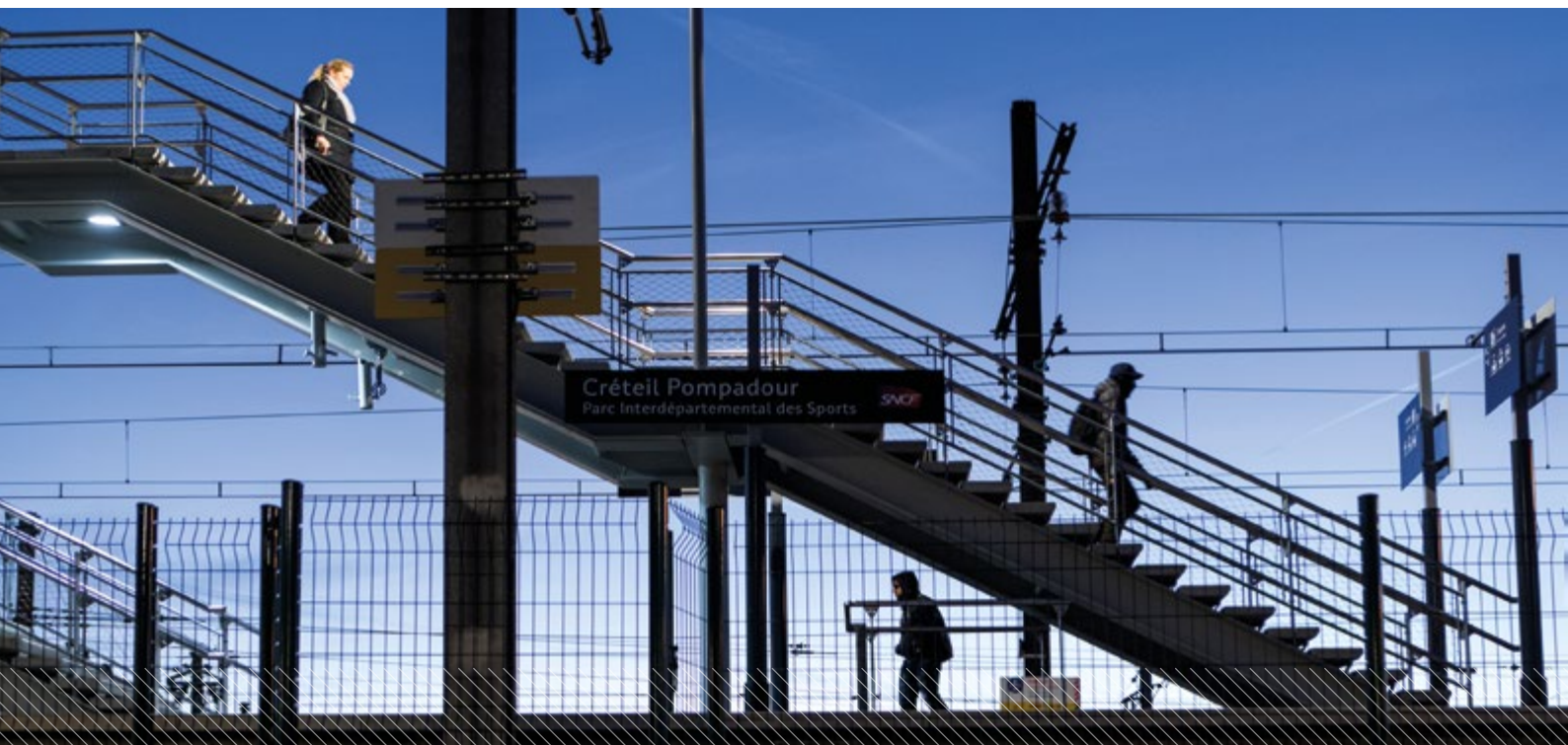
nécessaires aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne (ERA, European Railway Agency), il assiste l'État pour la préparation de la réglementation nationale, il publie des documents (documents techniques, règles de l'art, recommandations, etc.).

---

## Diffuser les bonnes pratiques

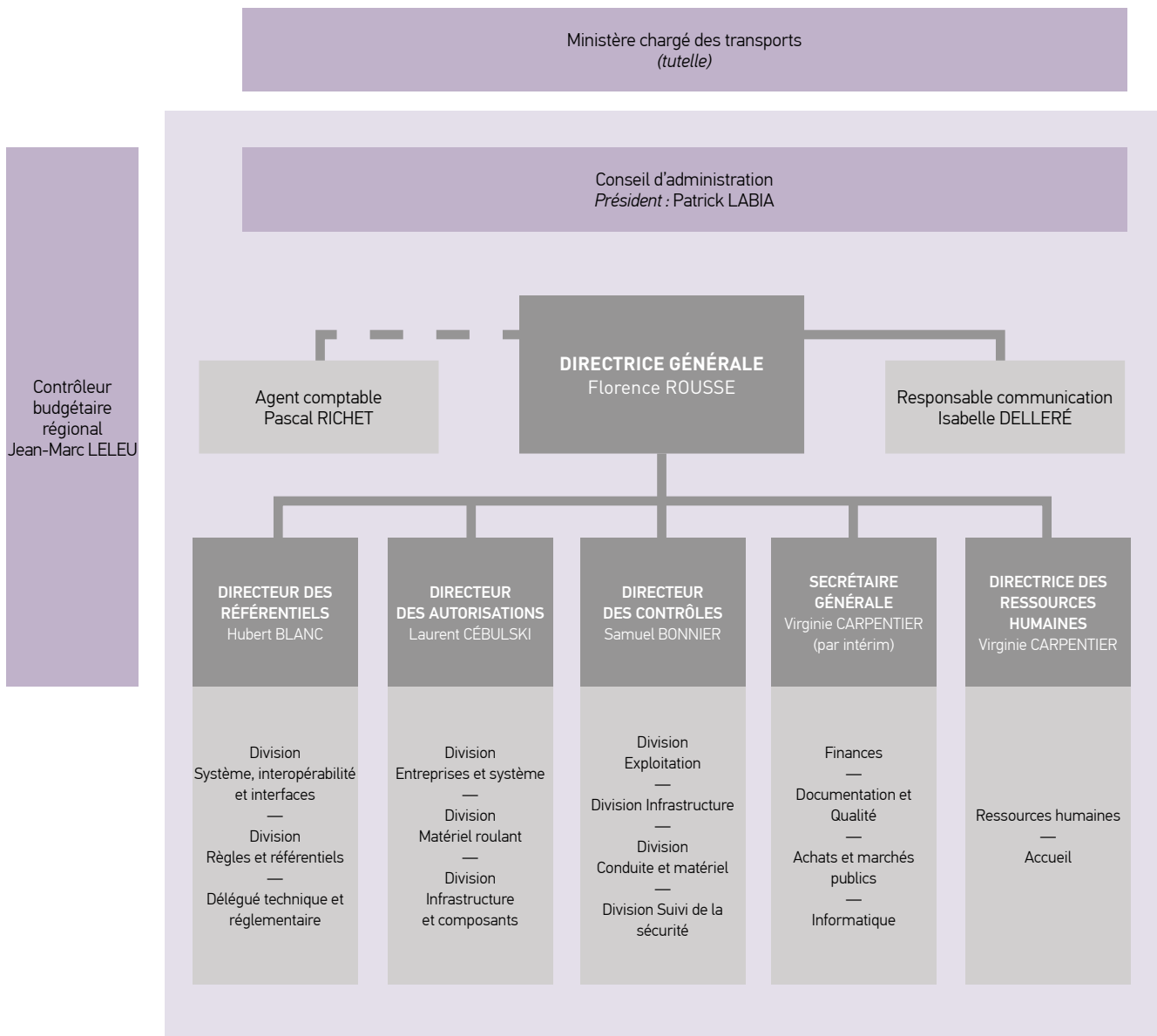
Une mission importante de l'EPSF est de promouvoir et de diffuser le cadre réglementaire auprès des acteurs du secteur ferroviaire et de développer les bonnes pratiques en matière de sécurité et d'interopérabilité par la diffusion de guides et l'animation

de réunions, journées d'échanges et colloques. Cette mission a encore été renforcée par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire (art.19 de la loi).





# L'organigramme



# Le conseil d'administration

---

Les missions du conseil d'administration de l'EPSF sont définies par son décret statutaire. Il règle, par ses délibérations, 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 les évolutions des redevances, approuve le compte financier, le programme d'activité et les orientations de la politique proposées par la directrice générale.

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.

La composition du CA est la suivante :

- un représentant de l'État désigné nominativement, en la personne de Patrick Labia, inspecteur général, membre de la 2<sup>e</sup> section du Conseil général de l'environnement et du développement durable et président du conseil d'administration ;
- les cinq autres représentants de l'État sont désignés ès fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale directement concernées par l'activité de l'établissement : la Direction des services de transport et la Direction des infrastructures de transport auprès du ministre des Transports, la Direction du budget du ministère des Finances et des comptes publics, la Direction générale de la sécurité civile et gestion des crises au ministère de l'Intérieur et la Direction générale des entreprises du ministère de l'Économie, de l'industrie et du numérique ;
- le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale, Gilles Savary ;
- les deux représentants élus du personnel sont Francis Dufour et Éric Paroisse ;
- François Gruffaz est désigné en qualité de personnalité qualifiée ainsi que Françoise Manderscheid nommée par arrêté du 24 décembre 2014.

Participent aussi au conseil d'administration avec voix consultative :

- la directrice générale ;
- le contrôleur budgétaire régional ;
- l'agent comptable de l'établissement.

# L'équipe de direction



De gauche à droite :

Samuel Bonnier, directeur des Contrôles, Florence Rousse, directrice générale, Laurent Cébulski, directeur des Autorisations, Hubert Blanc, directeur des Référentiels, Isabelle Delleré, responsable communication, Jean-Claude Belli, adjoint au directeur des Contrôles, Virginie Carpentier, directrice des ressources humaines et secrétaire générale par intérim.



## Les faits marquants

# La visite du Secrétaire d'État, Monsieur Alain Vidalies à l'EPSF, le 9 septembre 2014

Parmi les faits les plus marquants en 2014, l'EPSF a eu l'honneur et le plaisir de recevoir le Secrétaire d'État aux transports, Monsieur Alain Vidalies à son siège social à Amiens.

Le Secrétaire d'État était accompagné de la préfète de la région Picardie, Madame Nicole Klein, de Monsieur Gilles Savary, député et membre du conseil d'administration de l'EPSF, et des principaux dirigeants du secteur ferroviaire parmi lesquels Monsieur Guillaume Pépy, président de la SNCF et Monsieur Jacques Rapoport, président de RFF.

Une réunion a réuni les acteurs majeurs du secteur ferroviaire autour de la sécurité ferroviaire. Cette rencontre a permis de tirer les conclusions d'un audit stratégique de la sécurité conduit en 2013 sous l'impulsion du ministère chargé des Transports et sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPSF.

Le plan d'action pour la sécurité ferroviaire en découlant a été présenté par le ministre. Il met principalement en avant quatre axes :

- l'organisation du système ferroviaire ;
- la réglementation du système ferroviaire ;
- les hommes et les femmes du secteur ferroviaire ;
- la sécurité sur les chantiers.

Il a été demandé à l'ensemble des acteurs du système ferroviaire de s'impliquer pour la bonne réussite de ce plan. Un Comité de suivi de ce plan, composé des plus hauts représentants du secteur ferroviaire et présidé par le ministre, a été

constitué. Il veillera à produire au ministre, tous les six mois, un bilan des actions mises en œuvre.



Arrivée du Secrétaire d'État accompagné de la préfète de la région Picardie



Accueil du Secrétaire d'État par la directrice générale de l'EPSF

## Composition du Comité de suivi de la sécurité ferroviaire

Le Secrétaire d'État aux Transports, le BEA-TT, l'EPSF, la SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Eurotunnel, l'Association française du rail, l'Union des transports publics, Fer de France, la Fédération des industries ferroviaires, le Syndicat des entreprises de travaux de voies ferrées, l'Association française des détenteurs de wagons, l'Association des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants, l'Union des ports de France, Railenium et des personnalités qualifiées.

Les actions de l'EPSF dans le cadre de ce plan sont renforcées dans les domaines suivants :

- pour la coordination transversale de la sécurité, en donnant à l'EPSF le rôle « d'ensemblier » de la sécurité ferroviaire (identifier les sujets d'intérêt commun et proposer de façon collective des réponses appropriées) ;
- sur les audits systémiques centrés sur les problèmes multi-acteurs, avec pour objectif de s'assurer que chaque acteur gère ses interfaces en adéquation avec les autres entités impliquées ;

- dans le déploiement de la réglementation, en mettant en place un soutien aux acteurs pour le suivi des évolutions réglementaires et en leur facilitant l'accès aux textes réglementaires liés à la sécurité.

Par ailleurs, le Secrétaire d'État a rappelé le rôle de l'EPSF dans la veille et le suivi des recommandations formulées par le BEA-TT.

Le plan d'actions est accessible sur le site Internet de l'EPSF, dans l'espace « Communication ».

# Les activités de l'EPSF

## 16 JANVIER

Après accord sur les modifications et actions correctives proposées, levée de la suspension des autorisations des trams-trains de type DUALIS U52500 et U53500 que l'EPSF avait prononcée suite au déraillement, le 3 décembre 2013, d'un tram-train de type DUALIS U52500 sur le réseau de l'Ouest Lyonnais.

## 22 JANVIER

Organisation du septième séminaire de retour d'expérience rassemblant 50 personnes représentant 32 entités parmi les entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et institutions (ministère en charge des Transports, BEA-TT et EPSF). L'objectif de ce rendez-vous annuel, devenu désormais traditionnel, est de faire un bilan des réunions d'échanges organisées trimestriellement par l'EPSF avec tous ces acteurs afin de partager les éléments de retour d'expérience livrés par chacun dans le but de maintenir et faire progresser la sécurité du système ferroviaire.

## 18 FÉVRIER

Publication des premiers « moyens acceptables de conformité » (MAC) sur le site Internet de l'EPSF. L'adoption d'un MAC par un exploitant ferroviaire donne présomption de conformité aux exigences de la réglementation technique de sécurité sur le point considéré. L'arrêté du 19 mars 2012 donne juridiquement compétence à l'EPSF pour publier des MAC.

## 20 FÉVRIER

Autorisation de la mise en exploitation commerciale (AMEC) du projet de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Nantes – Châteaubriant prévue le 28 février 2014. La ligne, dédiée à la circulation des trams-trains, est découpée en trois zones distinctes avec trois modes d'exploitation « train », « tramway » et « block tram ».

## 21 MARS

Autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) des automoteurs Régiolis pour circuler sur les lignes conventionnelles du réseau ferré national à la vitesse maximale de 160 km/h.

## 13 JUIN

Par décret du Président de la République en date du 13 juin 2014, Madame Florence Rousse, ingénieure générale des ponts, des eaux et des forêts, est nommée directrice générale de l'Établissement public de sécurité ferroviaire.

## 19 JUIN

Un nouveau texte de référence a été publié par l'EPSF en 2014 : la spécification d'admission du matériel roulant, SAM X001, document des références nationales français qui se substitue à l'ancienne annexe 1 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 abrogé (prescriptions techniques, recommandations acquises en matière de matériel roulant), comme le prévoit la note accompagnant l'arrêté du 19 mars 2012. Ce nouveau document est présenté en utilisant l'arborescence établie par l'ERA qui comporte 14 paramètres, se décomposant en 322 sous-systèmes liés au matériel roulant. Cette SAM est destinée aux demandeurs d'AMEC pour la démonstration de conformité de la conception du matériel roulant; elle sert également de trame pour les accords de reconnaissance mutuelle passés entre l'EPSF et ses homologues européens.

## 15 JUILLET

Signature d'un guide d'application associé au protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse du 16/01/2012 entre les autorités nationales de sécurité de Belgique, des Pays-Bas, de France, du Luxembourg, de Suisse et d'Espagne.

## 26 SEPTEMBRE

Autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) des automoteurs Regio2N destinés à circuler sur les lignes conventionnelles du réseau ferré national à la vitesse maximale de 160 km/h.

## 13 OCTOBRE

La 24<sup>e</sup> conférence internationale pour la sécurité ferroviaire (International Railway Safety Conference) s'est tenue à Berlin du 12 au 17 octobre 2014. L'EPSF y a assuré, le 13 octobre, une conférence devant un parterre de nombreux spécialistes en matière de sécurité ferroviaire, tant des entreprises ferroviaires, des universitaires, des consultants, des autorités de sécurité, issus de 32 pays.

Le sujet présenté par l'EPSF portait sur la démarche et les premiers résultats obtenus sur l'optimisation des spécifications d'autorisations du matériel roulant. La question de la préservation des connaissances en matière de sécurité ferroviaire dans un contexte de changement y a notamment été soulignée.

**21 OCTOBRE**

Certificat de sécurité (partie B) délivré à DB Schenker Rail Nederland, filiale de la société DB AG en Allemagne. Ce certificat l'autorise à circuler sur la section de ligne comprise entre la frontière belge et la gare de Tourcoing pour l'exploitation de services de transport de fret.

**31 OCTOBRE**

Autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) des wagons LOHR UIC (1,2 et 3). Chacune des trois AMEC correspond à une variante relative à différentes configurations de couplage.

**29 OCTOBRE**

Certificat de sécurité (partie B) délivré à VLEXX GmbH (SARL de droit allemand appartenant à la Länderbahn, filiale à 100 % de Netinera Allemagne au sein du groupe « Ferrovie dello Stato Italiane » et titulaire d'un certificat de sécurité partie A et B en Allemagne) permettant d'opérer des services locaux de transport de passagers.

**6 NOVEMBRE**

Organisation de la 2<sup>e</sup> journée d'animation réglementaire. Ces rencontres sont organisées afin de faciliter au mieux une appropriation du cadre réglementaire la plus aisée possible par le secteur. Les sujets abordés ont porté sur l'arrêté du 19 mars, le règlement 402/2013 (UE) du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation des risques, les collaborations européennes et la mise en œuvre du règlement 445/2011 concernant un système de certification des entités en charge de la maintenance.

**26 NOVEMBRE**

Certificat de sécurité (partie B) délivré à la société belge, THI Factory, afin de lui permettre d'assurer les services de transport de passagers de la marque THALYS, à vitesse conventionnelle et grande vitesse, sur le réseau ferré national. Cette société, créée à la fin de l'année 2013, reprend les services entre Paris, Bruxelles et Amsterdam qui étaient jusqu'à présent assurés par le partenariat entre la SNCF et la SNCB.

**27 NOVEMBRE**

Organisation de la 2<sup>e</sup> conférence ferroviaire rassemblant l'ensemble des professionnels du secteur ferroviaire autour de cette valeur essentielle qu'est la sécurité. Cette conférence a porté sur « La maîtrise des risques ferroviaires », et plus particulièrement les systèmes de gestion de sécurité (SGS).

**5 DÉCEMBRE**

Certificat de sécurité (partie B) délivré à CAPTRAIN ITALIA SRL pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de fret sur la section de ligne comprise entre la frontière italienne et la gare de Fourneaux-Modane.

**9 DÉCEMBRE**

Certificat de sécurité délivré à REGIORAIL, filiale de TPCF. Ce certificat l'autorise à circuler sur tout le réseau ferré national à l'exclusion des lignes à grande vitesse (LGV) et des voies métriques pour l'exploitation de services de transport de fret.

# Les accidents et incidents

## 17 JUILLET

Collision par rattrapage entre un TER et un TGV à Denguin (64). À la hauteur de la commune de Denguin, le train TER 867285 rattrape et percute le TGV 8585 à la vitesse approximative de 90 km/h alors que ce dernier circulait en respectant la marche à vue. Le bilan de cette collision fait état de 18 blessés dont trois graves.

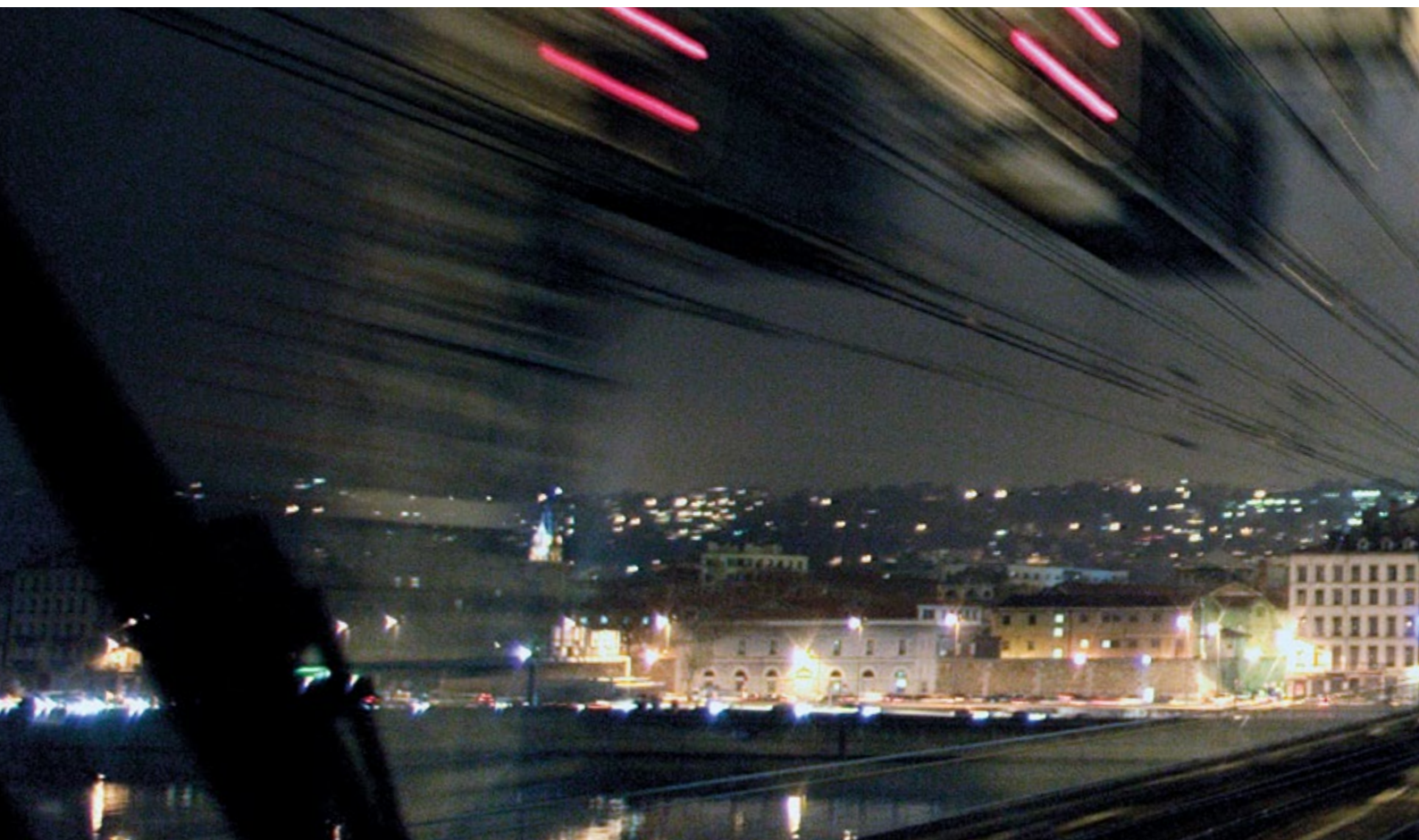
## 9 DÉCEMBRE

Déviation, en pleine vitesse, sur une voie de service, d'un train de banlieue, à Saint-Germain-en-Laye (78). Lors de la première circulation de la journée en provenance de Poissy, un train de voyageurs franchit l'aiguille 116 à 87 km/h (au lieu des 30 km/h prescrits) du poste d'Achères en direction d'une voie de service alors que l'itinéraire est tracé en voie directe en direction de la voie 2bis.

## 15 DÉCEMBRE

Heurt d'un TER par un train de travaux en manœuvre, le 15 décembre 2014 à Saint-Germain-des-Fossés (03). Alors qu'il s'apprête à partir en direction de Clermont-Ferrand, avec 80 personnes à bord, le TER 873355 arrêté en gare de Saint-Germain-des-Fossés est heurté par un train-travaux qui effectue une manœuvre en gare. Le bilan est de sept blessés parmi lesquels quatre agents présents sur le train-travaux et trois voyageurs transportés dans le TER.

Le BEA-TT a déclenché l'ouverture d'une enquête technique sur ces trois événements.





# Les autres faits marquants

## **Protocole d'accord de coopération entre ANS**

Un protocole d'accord de coopération en matière de surveillance des exploitants ferroviaires a été élaboré en fin d'année 2014 avec les autorités nationale de sécurité (ANS) belge et luxembourgeoise et les premiers contrôles en commun ont été organisés. Le même type de travail a d'ores et déjà été initié avec les ANS suisse et espagnole et sera étendu aux ANS italienne, anglaise et allemande.

## **Campagne d'audits de la maintenance de l'infrastructure**

Au printemps 2014, l'EPSF a lancé une campagne d'audits de la maintenance de l'infrastructure suite à la recrudescence d'incidents et d'accidents survenus sur le réseau ferré national ayant pour cause une défaillance de l'infrastructure. Le champ de cette campagne d'audits couvre l'ensemble du réseau ferré national et l'ensemble des domaines techniques de l'infrastructure. Elle devrait se terminer à l'été 2015.

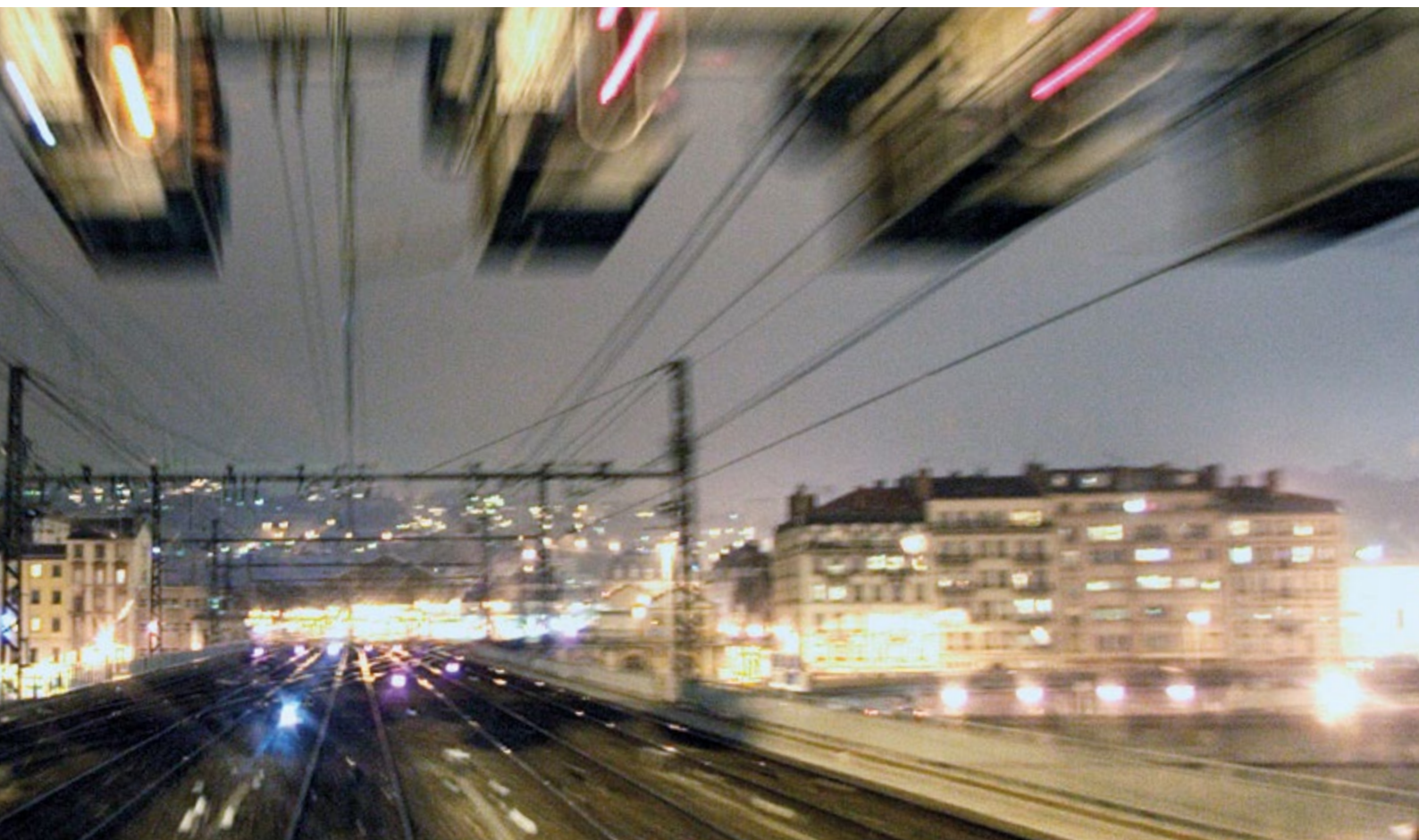
## **Le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire**

2014 a vu la poursuite de la procédure législative concernant les propositions transmises en janvier 2013 par la Commission européenne au Conseil et à la Commission.

Le Parlement européen, qui avait engagé ses travaux en commissions parlementaires en 2013, s'est exprimé le 26 février 2014 en première lecture.

Les travaux du conseil se sont, quant à eux, déroulés successivement sur chacun des trois textes. Après avoir traité la directive « Interopérabilité » au premier semestre 2013, sous présidence irlandaise, puis la directive « Sécurité » au deuxième semestre 2013, sous présidence lituanienne, il a poursuivi et achevé ses travaux avec le règlement de l'Agence ferroviaire européenne au premier semestre 2014. Un accord politique a été obtenu le 5 juin 2014 sur l'ensemble des trois textes du volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire. La position commune du conseil, issue de cet accord politique, a été formellement adoptée lors du Conseil des ministres européens des transports 2014.

La présidence italienne du Conseil a engagé des discussions avec les États membres afin de dégager un mandat de négociation avec le Conseil dans le cadre des trilogues (Conseil, Parlement européen, Commission). Le premier trilogue s'est tenu le 23 octobre 2014.





# Les activités 2014

# Les autorisations

Multiplication des acteurs, réduction des délais d'instruction, demandes d'accompagnement et d'expertises diverses, tels sont les enjeux auxquels l'EPSF doit faire face, tout en assurant une parfaite qualité de traitement de dossiers portant sur des sujets de sécurité techniques ou organisationnels, et en garantissant un traitement équitable pour tous les demandeurs d'autorisations.

L'activité des autorisations de l'année 2014 s'est caractérisée par plusieurs tendances confirmées et accentuées depuis plusieurs années.

## Un nombre d'exploitants qui ne cesse de croître

Le nombre d'exploitants ferroviaires n'a cessé de croître, avec quatre nouvelles entreprises ferroviaires ayant obtenu un certificat de sécurité durant l'année, portant le total à 32 entreprises habilitées à exercer des activités sur le réseau ferroviaire national. Ce nombre continuera à augmenter, plusieurs entreprises ayant préalablement déclaré leur intention de demander un certificat de sécurité en 2015. De plus, la publication début 2015 du décret sur des réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national, a conduit les premiers grands ports maritimes, dont le renouvellement de l'autorisation est prévu en 2015, à anticiper la révision de leur système de gestion de la sécurité (SGS). De même, les gestionnaires d'infrastructure des trois lignes nouvelles en gestation (Sud Europe Atlantique, Bretagne – Pays de Loire et le contournement de Nîmes – Montpellier) ont dès cette année 2014 sollicité l'EPSF pour accompagner l'élaboration de leur SGS. C'est dans ce cadre qu'un guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un SGS à l'usage des exploitants ferroviaires a été finalisé au cours de l'année.

## Une implication de l'EPSF de plus en plus en amont

Indépendamment de la stricte période d'instruction des demandes d'autorisations de quatre mois prévue par les textes, les projets de plus en plus complexes et innovants conduisent à une implication de l'EPSF dès la phase de conception, parfois plusieurs années avant la saisine officielle. L'activité intègre une phase conséquente

de consultation et d'accompagnement des demandeurs, puis une phase d'instruction largement anticipée afin de minimiser les risques de refus de délivrance de l'autorisation. Cette tendance est valable aussi bien pour les autorisations de mise en exploitation commerciale de matériels roulants et d'infrastructures, que pour les certificats et agréments de sécurité : AMEC des matériels roulants Régionalis d'Alstom et Regio 2N de Bombardier autorisés dans des délais inférieurs à deux mois et dont les premiers échanges ont débuté en 2011, AMEC de la ligne tram-train entre Nantes et Chateaubriand autorisée en trois mois en 2014, certificat de sécurité de SNCF Mobilités et agrément de sécurité de SNCF Réseau prévus pour 2015; AMEC de la LGV SEA (LISEA), de la LGV BPL (ERE) et du contournement Nîmes – Montpellier (OC'VIA) prévus pour 2017... autant de projets pour lesquels les échanges avec les instructeurs débutent bien avant la réception des demandes officielles.

## Des instructeurs de plus en plus sollicités

Les instructeurs et experts techniques de l'EPSF sont de plus en plus fréquemment et régulièrement sollicités pour participer à des instances en lien avec la sécurité (passages à niveau, tunnels, etc.). Le pôle de compétitivité I-TRANS et l'institut de recherche technologique RAILENIUM se sont également rapprochés de l'EPSF en vue de sensibiliser les développeurs sur les aspects sécurité dès la phase d'émergence des projets, mais aussi pour apporter son éclairage sur les aspects réglementaires de la sécurité. Par ailleurs, un sujet d'étude a été lancé en 2014 sur la qualification de l'aptitude au shuntage des véhicules, en collaboration avec l'Université de Picardie Jules Verne.

## L'infrastructure

L'EPSF a délivré 23 autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) spécifiques au domaine de l'infrastructure dont les plus marquantes de par leur particularité sont :

- la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Nantes – Chateaubriant (ligne exploitée à partir de Nantes en mode tram-

- way, puis tram-train et enfin train), dit projet « TTNC » ;
- la modernisation du tunnel des Montets dans le cadre de l'augmentation de la capacité de la ligne Saint-Gervais – Vallorcine (tunnel unique en France circulé tantôt en mode ferroviaire, tantôt en mode routier sur une plateforme commune).

Par ailleurs, l'approbation de dossiers préliminaires de sécurité a permis le lancement des travaux (ou le passage en phase de réalisation de projet) des projets suivants :

- la reprise des circulations entre Oloron Sainte-Marie et Bedous ;
- le projet de ligne à grande vitesse « Bretagne – Pays de Loire » pour la partie ETCS1 ;
- la construction de la ligne nouvelle du contournement de Nîmes et Montpellier, pour la phase dédiée aux équipements ferroviaires.

Enfin, l'EPSF a émis son avis sur le dossier de définition de la sécurité des projets :

- de réouverture au trafic des voyageurs de la ligne Chartres – Voves ;
- de CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), branche du « RER franco-valdo-genevois » entre Annemasse et Genève Cornavin ;
- de la Tangentielle Grand Ouest de Saint-Germain (RER) à Saint-Cyr (RER) (phase 1), dans le cadre du schéma directeur de la région Île-de-France pour améliorer les déplacements de banlieue à banlieue.

#### **Conseil auprès des gestionnaires d'infrastructure**

Outre l'instruction de ces dossiers, l'EPSF a poursuivi son travail de conseil auprès des équipes projet de RFF, mais aussi des futurs gestionnaires d'infrastructure des trois lignes nouvelles actuellement en construction (LISEA, ERE et OC'VIA) et dont les autorisations sont prévues en 2017. Ce travail se caractérise par l'organisation de réunions régulières d'échanges techniques et réglementaires en vue d'identifier le plus en amont possible les sujets qui pourraient s'avérer bloquants pour le processus d'autorisation, notamment du fait du caractère innovant de certains projets.

#### **Échanges avec les autres agences nationales de sécurité ferroviaire**

Dans le même esprit et compte tenu des projets frontaliers en cours et à venir, tels que l'installation du système de signalisation MZ (Suisse) sur la ligne entre Saint-Gervais et Vallorcine, le CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) et le Lyon – Turin Ferroviaire, l'EPSF a travaillé avec ses homologues, l'Office fédéral des transports suisses et l'Agence nationale de sécurité ferroviaire italienne au partage des processus nécessaires à l'autorisation de ces projets, dans le respect des réglementations nationales respectives. Le projet de tunnel ferroviaire entre Lyon et Turin a notamment fait l'objet d'une convention d'instruction tenant compte des spécificités de procédures propres à la France et à l'Italie.

Le même travail doit être mené en 2015 avec les agences nationales de sécurité des autres pays frontaliers, dans le cadre du déploiement de l'ETCS 1 aux points frontières des corridors fret.

#### **Échanges avec le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG)**

Les projets de systèmes dits « mixtes » qui entrent à la fois dans le périmètre de l'EPSF (réseau ferré national) et dans celui du STRMTG (partie urbaine) nécessitent une articulation des dossiers de sécurité relevant des décrets propres à chaque organisme.

Ainsi, en 2014, certains projets ont nécessité une collaboration entre les services de l'EPSF et ceux du STRMTG :

- lors de l'instruction du dossier de définition de sécurité Tangentielle Grand Ouest – Phase 1 ;
- au cours du projet du tram-train Nantes – Châteaubriant en raison des interfaces avec le tramway de Nantes ;
- au cours du projet de tram-train du Médoc du fait de la présence de passages à niveau sur le tracé du futur tramway longeant une voie ferrée exploitée.

En parallèle, une réflexion a été engagée sur la possibilité de pouvoir appliquer le décret n° 2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés pour les futurs trams-trains amenés à circuler sur des sections du réseau ferré national dédiées et exploitées en mode tramway et traitées actuellement selon les dispositions du décret n° 2006-1279. Dans cette optique, des réunions de travail ont eu lieu entre RFF, l'EPSF et le STRMTG afin d'identifier les différences existantes entre les deux réglementations et d'analyser les conditions de réalisation d'un tel transfert.

#### **Mise en qualité des dossiers et de l'instruction des dossiers**

Les projets d'infrastructures pour lesquels une demande d'AMEC est sollicitée auprès des services de l'EPSF sont des projets à long terme (jusqu'à 10 ans entre la présentation du dossier de définition de la sécurité à l'EPSF et l'AMEC). Cette durée nécessite de capitaliser et d'harmoniser l'expertise et l'expérience des différents instructeurs en charge des dossiers. À cette fin, l'EPSF a développé en interne un outil « points de vigilance » capable de structurer le déroulement de l'instruction à partir d'éléments issus du retour d'expérience, de capitaliser et d'assurer la traçabilité de l'expérience et de l'expertise. Cet outil conçu fin 2013 a été utilisé systématiquement sur les dossiers présentés par les demandeurs à partir du 2<sup>e</sup> semestre 2014.

#### **Apport d'expertise et participation à des groupes de travail**

Dans le cadre de son expertise, l'EPSF participe aux travaux de l'instance de préfiguration du Comité de sécurité du tunnel transfrontalier du Lyon – Turin, ayant la responsabilité également de la sécurité du tunnel du Mont-Cenis, ainsi qu'aux travaux du Comité de sécurité de la concession Perpignan – Figueras. Lors de différentes réunions, l'EPSF assiste le ministère des Transports pour toutes les questions relatives à la sécurité et l'interopérabilité de ces systèmes.

L'EPSF apporte également son expertise dans les réflexions nationales sur l'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et des passages à niveau :

→ Sécurité des tunnels ferroviaires

Pour ce qui concerne la sécurité des tunnels ferroviaires, l'EPSF collabore régulièrement avec le Centre d'étude des tunnels (CETU) et la Direction générale de la sécurité civile lors de l'instruction de dossiers de demande d'AMEC et dans des groupes de travail ministériels spécifiques. Les sujets abordés portent notamment sur l'articulation entre l'instruction technique interministérielle 98-300 et la nouvelle spécification technique d'interopérabilité sur la sécurité dans les tunnels ferroviaires, la STI SRT, en particulier en ce qui concernera la ventilation et les équipements de sécurité dans les tunnels.

L'EPSF participe également au groupe de Zurich qui rassemble l'ensemble des États alpins pour un partage d'expérience et une réflexion commune sur la sécurité des grands tunnels ferroviaires alpins.

→ Sécurité des passages à niveau

L'EPSF participe aux travaux de l'instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau (PN), dont les missions sont notamment :

- le suivi des plans d'actions annoncés par le gouvernement ;
- le point sur l'accidentologie, sur les études menées pour l'amélioration de la sécurité et les solutions adoptées ;
- l'actualisation de la liste des PN inscrits au programme de sécurisation national ;
- le suivi et le diagnostic des études menées sur des thématiques sensibles ;
- la présentation des rapports et l'analyse des recommandations du BEA-TT suite aux éventuels accidents survenus au niveau des PN.

## Le matériel roulant

Ce domaine a fait l'objet de 37 AMEC, parmi lesquelles les automoteurs TER RégioJolis et Regio 2N, la nouvelle famille de locomotives Vossloh pour le fret, de nouveaux wagons trémies, ou encore les nouveaux wagons Lohr destinés au transport de semi-remorques routières.

### Matériels roulants moteurs

Au total, 27 AMEC de matériels roulants moteurs ont été délivrées en 2014. Contrairement à 2013, la plupart des AMEC ont été délivrées pour des matériels nouveaux :

- Les automoteurs RégioJolis US et UM2 sont destinés à circuler sur les lignes conventionnelles du RFN à la vitesse maximale de 160 km/h. Les AMEC délivrées concernent 12 types, soit six versions correspondant à diverses variantes de longueurs ou de types de traction déclinées en deux catégories (A ou B) selon la STI « Tunnels ». Ces automoteurs de nouvelle génération, fabriqués par Alstom, sont équipés du bi-standard ERTMS (European Rail Traffic Management System, système européen de surveillance du trafic ferroviaire) réduit KVB (contrôles de vitesse par balise), ce qui les prédispose à fonctionner en ERTMS niveau 1. Ils ont été commandés par 14 régions pour un nombre total de 240 automoteurs.
- Les automoteurs Regio 2N sont destinés à circuler sur les lignes conventionnelles du réseau ferré national à la vitesse maximale de 160 km/h. Les AMEC délivrées concernent quatre versions fonctionnant toutes en alimentation électrique bitension. Ces versions diffèrent selon leur nombre de caisses, de six à huit, alternativement à un et deux niveaux, et selon leur longueur, de 81 m à 110 m. Ces automoteurs, fabriqués par Bombardier, sont équipés du système de contrôle-commande STM Autonome qui est un équipement KVB de nouvelle génération prédisposé à fonctionner en ERTMS. Ils sont, pour le moment, autorisés à

### Dérogations aux spécifications techniques d'interopérabilité et à l'arrêté du 19 mars 2012

L'EPSF a instruit et transmis son avis au ministère sur les demandes de dérogation à l'arrêté du 19 mars 2012 présentées par RFF, notamment dans le cadre du projet de réouverture au trafic de voyageurs de la ligne Nantes – Châteaubriant.

Par ailleurs, la publication de nouvelles STI en 2015 et l'élargissement de leur champ d'application à l'ensemble du RFN risquant d'entraîner une forte augmentation des demandes de dérogations aux STI et de gêner les gestionnaires d'infrastructure dans la conduite de leurs projets, l'EPSF a souhaité animer en 2014 un groupe de travail pour faciliter les échanges entre les porteurs de projets, le ministère et l'EPSF et ainsi anticiper et organiser les demandes potentielles de dérogations à venir.

circuler en unité simple et sont aptes à circuler dans les tunnels de catégorie A selon la STI « Tunnel ». Selon les versions, ils sont équipés de 281 à 427 places assises fixes et de deux à quatre places pour les usagers en fauteuil roulant.



- Les locomotives G6F, G18 et DE18, construites par Vossloh GmbH sont dédiées au fret. Le type G6F, Diesel hydraulique à 3 essieux et à cabine centrale, est destiné à des opérations de manœuvre et de traction de fret sur de courtes distances. Le type G18, Diesel hydraulique équipé notamment de 2 bogies de 2 essieux et d'une cabine centrale, développe une puissance de 1 800 kW. Il est destiné à assurer des opérations de manœuvre mais surtout de la traction de trains de fret. Le type DE18, Diesel électrique équipé de 2 bogies de 2 essieux et d'une cabine centrale, peut développer également une puissance de 1 800 kW. Il est décliné en versions 80 et 90 t pour circuler sur les lignes conventionnelles du RFN afin d'assurer, comme la locomotive G18, des opérations de manœuvre mais surtout de la traction de trains de fret.



- L'automoteur Z870 (\*), construit par Stadler, circule sur voies métriques entre le réseau suisse et français, limité pour le moment à circuler en unités simple sur des pentes ne dépassant pas 70 ‰. Le Z870 est un automoteur tri-caisse, à tension nominale d'alimentation de 850 V continu par 3<sup>e</sup> rail, et six des huit essieux possèdent une roue dentée pour assurer un service mixte adhérence et crémaillère. Le Z870 est équipé, entre autres, du KADB (contrôle d'autorisation de départ par balise), du système INTEGRA (contrôle de vitesse - surveillance forte pente et gestion des transitions) et de la Radio Sol/Train.



- Par ailleurs, plusieurs matériels roulants existants ont fait l'objet de modifications substantielles :

- les trams-trains Dualis U52500 et U53500 construits par Alstom : suite aux modifications techniques mises en place, levée de la suspension de l'autorisation qui avait été prononcée suite au déraillement de l'un d'entre eux survenu en décembre 2013, provoqué par une défaillance mécanique au niveau des essieux ;
- la locomotive Diesel électrique EURO 4000 construite par Vossloh España : modification du rayon de courbure mini admissible en circulation sur le RFN et intégration d'une commande à distance ;
- la locomotive Diesel électrique BB75000, construite par Alstom et Siemens, dans le cadre d'un consortium, modifiée en BB75300 en vue de réaliser un service de transport de voyageurs ;
- la locomotive électrique TRAXXF140MS construite par Bombardier : modification de la version du logiciel dénommée VR07b ;
- la locomotive T13 circulant principalement sur le réseau belge : installation de l'ensemble bord du sous-système ETCS ;
- l'automoteur grande vitesse TGV 2N2 construit par Alstom : intégration du bi-standard ETCS/TVM V7.2.5.1 en mode complet, niveau 2.

#### Matériel roulant remorqué

Au total, 10 AMEC de matériels roulants remorqués ont été délivrées en 2014 et ce, comme pour le matériel moteur, principalement pour des matériels nouveaux. Il faut noter que l'une d'entre elles concerne des voitures destinées au transport de voyageurs. Il s'agit de la première AMEC délivrée par l'EPSF pour des nouvelles voitures, la tendance du marché portant sur la construction de nouveaux automoteurs :

- Voiture-lit de type WLABmz (\*), construite par Siemens, prévue pour le trafic international dans les zones à écartement de voie 1 435 mm ainsi que dans la partie européenne de la Fédération Russe, les pays de la CEI et dans les pays baltes (écartement de voie 1 520 mm). Le passage entre les réseaux ferroviaires dont les voies ont un écartement différent est réalisé par l'échange des bogies sur des sites adaptés à cette opération. Les premières liaisons prévues sont Moscou – Nice et Moscou – Paris. Chaque voiture-lit présente huit compartiments de quatre lits.

(\*) Ces matériels, déjà autorisés dans d'autres États membres de l'Union européenne, ont été autorisés par l'EPSF sur la base de l'application des accords de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et les autorités nationales de sécurité de ces autres États membres.

- Wagons Lohr UIC1, 2 et 3 : une AMEC a été délivrée pour chacune des trois variantes, correspondant à une configuration de couplage différente. Ces nouveaux wagons, construits par la société Lohr Industrie, sur la base des wagons Modalohr, sont des wagons doubles, articulés et surbaissés, équipés de bogies standards et de semelles de frein en matériau composite. Ils répondent à l'ensemble des exigences des STI applicables à ce matériel, notamment en ce qui concerne le gabarit bas. Ils sont destinés au transport de matériels routiers et à la circulation sur les voies du RFN, en particulier les autoroutes ferroviaires.

- On notera également les AMEC du wagon trémies destiné au transport de céréales équipé de bogies AFR 22, construit par la société TWA, du wagon trémies destiné au transport d'agré-gats équipé de bogies AFR 22, construit par la société TWA et du wagon 2 trémies destiné au transport de produits pulvéru-lents, construit par Les Ateliers d'Orval
- Par ailleurs, plusieurs matériels roulants remorqués existants ont fait l'objet de modifications substantielles :
  - modification des wagons spéciaux dédiés au transport d'emballages de déchets nucléaires : réalisation et intégration de nouveaux supports pour emballages TNI 12 et TN13-2 (2 AMEC);
  - remplacement par Colas Rail du type de bogie équipant des wagons trémies.

### Autorisations de circulations exceptionnelles

Ces autorisations sont délivrées par l'EPSF sur proposition de RFF, pour la circulation d'un convoi ferroviaire dont les caractéristiques dérogent, sur tout ou partie du parcours, à la réglementation technique et de sécurité de l'exploitation. Les demandes de circulations exceptionnelles sont proposées par RFF selon les dispositions de l'article 10 du décret 2006-1279 modifié. Elles concernent en règle générale du matériel nouveau ou substantiellement modifié.

En 2014, 78 autorisations de circulations exceptionnelles ont été délivrées pour la réalisation des essais sur le RFN. Ces essais ont concerné du matériel nouveau, modifié ou devant circuler sur une infrastructure modifiée et ont été réalisés par trois organismes d'essais.

Les autorisations de circulations exceptionnelles délivrées en 2014 ont porté principalement sur quatre catégories :

- les matériels modifiés substantiellement qui ont fait l'objet d'une demande d'AMEC à l'EPSF en 2014, à hauteur de 14 % des demandes;
- les matériels nouveaux ou modifiés substantiellement qui sont actuellement en cours de mise au point et qui devraient à court ou moyen terme faire l'objet de demandes d'AMEC auprès de l'EPSF, représentent 74 % des demandes;
- les essais divers (marches événementielles, de réception de matériels sortant d'usine) : environ 10 % des demandes;
- les essais concernant l'infrastructure qui représentent environ 2 % des demandes.

Au cours de l'année, l'EPSF a travaillé en collaboration avec RFF et les organismes d'essais (notamment l'Agence d'essai ferroviaire, l'AEF) sur l'élaboration d'une grille d'analyse « harmonisée » pour les demandes d'essais en ligne. Cette grille d'analyse, basée sur l'évaluation des risques et les couvertures de risques mises en place, doit être mise en œuvre en 2015 et intégrée in fine au processus de demande de circulation exceptionnelle pour la réalisation d'essais en ligne.



Wagons Lohr UIC

### Agrément pour le transport de marchandises dangereuses

En 2014, aucune demande de nouvel agrément de type RID pour wagon citerne destiné au transport de marchandises dangereuses n'a été soumise à l'EPSF. En effet, en France, le marché des nouveaux wagons s'est inscrit principalement dans la construction de wagons conformes à des types autorisés existants.

### Accompagnement des demandeurs d'AMEC pour du matériel roulant

Depuis l'année 2012, la direction des Autorisations a mis en place une démarche d'accompagnement des demandeurs dans l'élaboration de leur dossier une fois qu'ils ont fait part de leur intention de solliciter une autorisation auprès de l'EPSF.

Cette activité fait partie intégrante du contrat d'objectifs qui a été signé entre le ministère des Transports et l'EPSF pour la période 2013/2015. Elle permet d'apporter de nombreux éléments d'information, d'explication et de conseils auprès des demandeurs :

- information sur les différents types d'autorisations et sur la nécessité d'en être titulaire en fonction de l'activité envisagée;
- information sur les obligations des demandeurs;
- information sur les procédures relatives aux différents types d'autorisations et des attentes de l'EPSF pour chacune d'entre elles;
- présentation et explication des exigences réglementaires;
- conseils au cours de l'élaboration du dossier qui accompagne la demande d'autorisation.

→ Le guide dédié aux demandeurs d'AMEC de matériel roulant : totalement réécrit en 2013, ce guide a permis en 2014 de faciliter l'appropriation des modalités à mettre en œuvre pour l'élaboration des différents dossiers à présenter à l'EPSF en fonction des cas de figure rencontrés (matériels roulants nouveaux, substantiellement modifiés ou déjà autorisés dans un autre État membre de l'Union européenne).

→ Durant cette année 2014, l'EPSF a été amené à jouer un rôle d'assistance au secteur, notamment à travers :

- sa participation en amont des dépôts des dossiers de sécurité aux différents comités de sécurité relatifs aux nouveaux matériels roulants (Régiolis, Regio 2N, Velaro, etc.) ainsi qu'aux différentes réunions dans le but d'apporter un éclairage et/ou un cadrage technique et réglementaire ;
- la délivrance d'attestations de conformité aux accords de reconnaissance mutuelle, notamment entre la France et l'Allemagne et entre la France et l'Italie respectivement pour la locomotive PRIMA II et le TGV R PLT ;
- ses avis portés sur les différentes demandes ou analyses de sécurité relatives aux modifications apportées sur les matériels roulants.

En effet, pour maîtriser les évolutions du système ferroviaire, chaque modification de matériel roulant envisagée à l'initiative des exploitants, des entités en charge de la maintenance, des constructeurs ou encore des détenteurs doit faire l'objet d'un traitement adapté selon les cas. Dans tous les cas, il appartient à l'entité concernée de réaliser une analyse de risque permettant d'évaluer le caractère substantiel de la modification à opérer. Cette analyse doit notamment être effectuée au regard de l'impact des changements réalisés sur le matériel roulant par rapport aux interfaces avec l'environnement avec lequel il interagit. Jusqu'en 2014, la détermination de la nature de la modification reposait sur les méthodes de sécurité communes, décrites dans le règlement CE n° 352/2009.

En pratique, l'EPSF est assez fréquemment sollicité par le secteur pour apporter son avis sur le caractère substantiel ou non des modifications à mettre en œuvre.

## Les acteurs

Cinq entreprises ferroviaires sont venues s'ajouter à la liste des entités autorisées en 2014, portant leur nombre à 32.

### Nouveaux certificats de sécurité

#### ■ Partie B - DB Schenker Rail Nederland

DB Schenker Rail Nederland, filiale de la société DB AG en Allemagne, est détentrice d'un certificat de sécurité partie A et B aux Pays-Bas, ainsi que d'un certificat de sécurité partie B en Belgique, permettant d'opérer des services de transport de fret pour un volume total de marchandises supérieur à 500 millions de tonnes-km/an.

DB Schenker Rail Nederland envisage d'échanger des trains venant du réseau belge vers la France avec la société ECR, et de relever ses conducteurs en gare de Tourcoing. Le 21 octobre 2014, l'EPSF a délivré un certificat de sécurité partie B à DB Schenker Rail Nederland l'autorisant à circuler sur la section de ligne comprise entre la frontière belge et la gare de Tourcoing pour l'exploitation de services de transport de fret, à l'exclusion des marchandises dangereuses.

#### ■ Partie B - VLEXX GmbH

SARL de droit allemand appartenant à la Länderbahn, filiale à 100 % de Netinera Allemagne au sein du groupe « Ferrovie dello Stato Italiane », VLEXX GmbH est titulaire d'un certificat de sécurité partie A et B en Allemagne permettant d'opérer des services locaux de transport de passagers, pour un volume de 5,9 millions de kilomètres-train par an. VLEXX GmbH souhaite relier la gare de Wissembourg par la frontière allemande avec des trains circulant uniquement les dimanches et jours fériés du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre. Le 29 octobre 2014, l'EPSF a délivré un certificat de sécurité partie B autorisant VLEXX GmbH à exploiter des services de transport de passagers, à l'exclusion des services à grande vitesse, sur la section de ligne comprise entre la frontière allemande et la gare de Wissembourg.

#### ■ Partie B - THI Factory

Le 26 novembre 2014, l'EPSF a délivré à la société belge THI Factory, la partie B de son certificat de sécurité afin de lui permettre d'assurer les services de transport de passagers de la marque Thalys, à vitesse conventionnelle et grande vitesse, sur le réseau ferré national. Cette société, créée à la fin de l'année 2013, reprend les services entre Paris, Bruxelles et Amsterdam qui étaient jusqu'à présent assurés par le partenariat entre la SNCF et la SNCB.

Le traitement de ce dossier a fait l'objet d'une instruction commune avec l'autorité nationale de sécurité belge (la SSICF), qui a instruit et délivré un certificat de sécurité parties A et B concomitamment à l'autorisation délivrée par l'EPSF.

#### ■ Partie B - Captrain Italia SRL

Le 5 décembre 2014, l'EPSF a délivré, à la société Captrain Italia SRL, un certificat de sécurité pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de fret, y compris le transport de marchandises dangereuses (à l'exclusion des classes 1 et 7 prévues au RID) d'au moins 500 millions de tonnes.km par an, sur la section de ligne comprise entre la frontière italienne et la gare de Fourneaux-Modane.

#### ■ Parties A et B - Regiorail

Le 9 décembre 2014, l'EPSF a délivré un certificat de sécurité à la société Regiorail, filiale de l'entreprise ferroviaire TPCF. Ce certificat de sécurité se substitue à celui de l'entreprise TPCF. Ce certificat l'autorise à circuler sur tout le réseau ferré national à l'exclusion des lignes à grande vitesse et des voies métriques pour l'exploitation de services de transport de fret, y compris le transport de marchandises dangereuses.



## Agrément de sécurité SNCF Réseau et certificat de sécurité SNCF Mobilités

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire réorganise la SNCF en trois EPIC : SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Ainsi RFF devient SNCF Réseau et rassemble en son sein l'ensemble des compétences de gestion de l'infrastructure du réseau ferré national. SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont sollicité l'EPSF respectivement pour un agrément de sécurité en tant que gestionnaire de l'infrastructure et un certificat de sécurité en tant qu'entreprise ferroviaire, pour une délivrance des titres prévue en 2015. Un cycle régulier de réunions a été mis en place dès juillet 2014 afin de préparer et d'instruire les systèmes de gestion de la sécurité correspondants.

### Nouveaux agréments de centres de formation

#### ■ Saferail

Le 17 juin 2014, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société SAFERAIL afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : mainteneur de l'infrastructure, annonceur/sentinelle, agent sécurité du personnel, réalisateur et garde de passage à niveau.

#### ■ Sigma Formation

Le 28 janvier 2014, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société Sigma Formation afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité de « reconnaisseur ».

### Extensions ou modifications des autorisations

Certaines autorisations peuvent faire l'objet de modifications ou d'extension de périmètre. Cela a été le cas pour un agrément de centre de formation et huit certificats de sécurité. De plus, 22 renouvellements d'autorisations ont également été instruits.

## Autres actions auprès des acteurs

#### ■ Rédaction d'un rapport concernant le retour d'expérience sur les organismes qualifiés agréés (REX OQA)

Ce rapport a eu pour objet de faire un état des lieux sur l'agrément OQA délivré par l'EPSF. Il a aidé à établir un retour d'expérience sur l'évolution du statut de ces organismes, en prévision de la mise en application le 21 mai 2015 du règlement 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques. Ce règlement impactera les OQA en dissociant leur mission d'organisme désigné et celle d'évaluateur indépendant des méthodes de sécurité communes.

Au total, 138 rapports d'OQA relatifs à des demandes d'AMEC ont été étudiés, et un comparatif entre l'agrément délivré par l'EPSF et l'accréditation délivrée par le COFRAC a permis de mettre en exergue des synergies possibles entre les deux entités.

#### ■ Organisation de la deuxième réunion de retour d'expérience des réseaux portuaires

Le 9 avril 2014, l'EPSF a organisé la deuxième réunion de retour d'expérience des réseaux portuaires. Les présentations et échanges ont particulièrement porté sur les futures dispositions des décrets et arrêtés portant sur les réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national, dont la parution est intervenue début 2015. Cette journée a été l'occasion d'aborder le processus d'obtention d'une AMEC (matériel roulant et infrastructure), ainsi que les attentes formalisées au sein du futur guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité à l'usage des exploitants ferroviaires.

## Les licences de conducteurs de trains

1 363 licences ont été délivrées en 2014, soit deux fois plus qu'en 2013. L'entreprise SNCF représente près de 50 % du volume, devant les entreprises ECR et Europorte. 65 dossiers ont été déposés à titre individuel. 164 licences ont été suspendues pour défaut de validité du certificat d'aptitudes physiques.

Par extrapolation, le nombre de dossiers à traiter devrait encore doubler en 2015. Afin d'absorber ce volume croissant, tant en demandes qu'en suivi, des développements nécessaires de l'outil de gestion des licences ont été identifiés (suivi précis des étapes

de production, alertes diverses afin de prévenir les conducteurs de certaines échéances, etc.). Ces développements seront concrétisés en 2015 en collaboration avec l'Imprimerie nationale, sous-traitant de l'EPSF pour une partie des tâches du processus de délivrance.

## Les installations de sécurité désignées comme « simples »

En vertu de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, l'EPSF a examiné, en 2014, 123 consignes locales d'exploitation (CLE) désignant comme « simples » certaines installations de sécurité (commandes d'aiguilles, de signaux, de passages à niveau, etc.).

Après examen, l'établissement a donné son accord pour considérer comme « simples » toutes les installations proposées en 2014.

Pour les 123 CLE soumises à l'examen de l'EPSF, 53 observations impératives ont été émises ainsi que 225 observations impliquant des corrections à effectuer, au titre de l'article 10 du décret 2006-1279 modifié.

Lors des réunions de suivi, il a été décidé de mettre en place un plan d'actions ainsi qu'un tableau de suivi mis en œuvre par RFF et supervisé par l'EPSF. En effet, si le nombre d'observations a diminué fortement en 2014, l'importance de ces dernières a augmenté.



# Les registres du matériel roulant

Les travaux relatifs à l'immatriculation des véhicules se sont poursuivis de façon active en 2014, d'une part dans le cadre des travaux en cours au niveau européen pour renseigner et gérer informatiquement le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA), d'autre part au travers de la mise à jour du Registre national des véhicules (RNV) qui compte maintenant près de 190 000 enregistrements.

L'enregistrement du matériel roulant est géré à travers plusieurs registres européens et nationaux.

## **Le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)**

Ce registre est centralisé par l'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency, ERA) et est alimenté par chaque État membre. Il a pour but de renseigner les principales caractéristiques techniques inhérentes à chaque nouveau type de véhicule autorisé.

Chaque autorisation de type délivrée par un État membre est donc enregistrée dans ce registre, qui comprend, outre les caractéristiques techniques, les données suivantes : le nom du matériel, le type de matériel, la conformité aux STI, les restrictions et la référence de l'autorisation.

Une fois les données enregistrées, le type est soumis à validation à l'ERA et est ensuite publié sur son site Internet. Tous les types validés par l'ERA sont accessibles au public sur son site.

## **Le Registre national des véhicules (RNV)**

Chaque État membre dispose d'un registre national des véhicules, dans lequel sont enregistrées plusieurs données relatives à chaque véhicule : numéro d'immatriculation, date de mise en service, date d'autorisation du véhicule, référence du type auquel le véhicule est conforme, numéro d'identification européenne, détenteur, propriétaire, entité en charge de la maintenance, etc.).

Les mises à jour du registre en France sont réalisées par l'EPSF suivant les demandes faites par les détenteurs et/ou propriétaires et/ou mandataires.

## **Le Registre virtuel des véhicules (RVV)**

Ce registre reprend les données du RNV transférées par chaque autorité nationale de sécurité et demandées par la réglementation.

Il permet aux entités d'accéder aux informations relatives aux enregistrements et autorisations des véhicules ferroviaires de l'Union européenne.

Ce registre, qui regroupe l'ensemble des RNV, a notamment pour but d'identifier les détenteurs et propriétaires des véhicules qui circulent sur les différents réseaux européens, et ainsi de permettre aux autorités nationales de sécurité d'exercer leur pouvoir de contrôle.

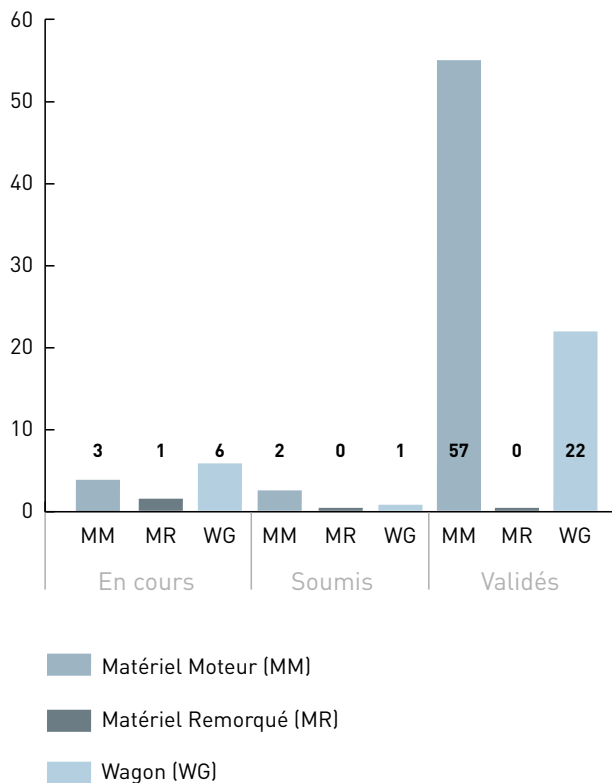
## Le Registre européen des types de véhicules autorisés

Tous les types de véhicules autorisés depuis le 19 juillet 2010 doivent être enregistrés dans le Registre européen des types de véhicules autorisés conformément à la décision 2011/665/UE. La base informatique est en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et le système a continué à être amélioré en 2014.

79 types de véhicules sont publiés sur le site de l'ERA, trois sont en cours de validation par l'ERA et 10 sont en cours d'instruction.

Alors que l'enregistrement des nouveaux types s'est effectué tout au long de l'année, une importante mise à jour de la base informatique a été réalisée.

Situation à fin décembre 2014 des types de véhicules autorisés par l'EPSF depuis le 19/07/2010



## Le Registre national des véhicules

Le Registre national des véhicules est mis à jour quotidiennement par l'EPSF à l'aide des données déclarées par les demandeurs.

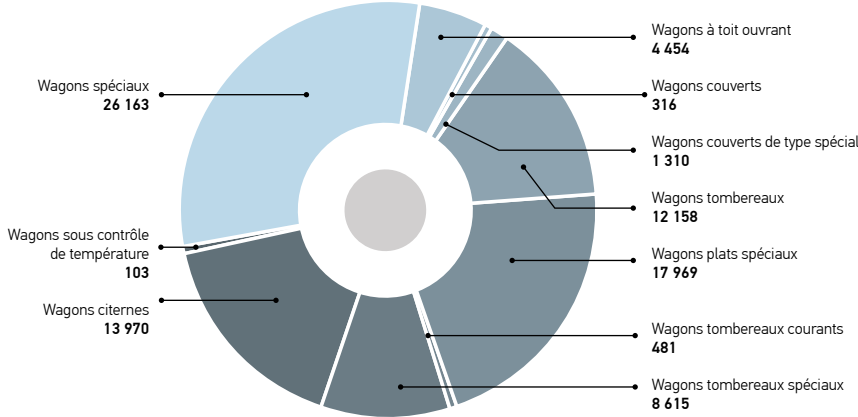
Les personnes bénéficiant d'un droit d'accès (les détenteurs, les propriétaires et les entités en charge de la maintenance) peuvent, au travers d'un registre virtuel hébergé à l'ERA, consulter le RNV afin d'accéder aux données les concernant.

Ce registre compte à fin décembre 2014 pas moins de 190 226 enregistrements parmi l'ensemble des véhicules (en service, en attente d'immatriculation, suspendus ou radiés).

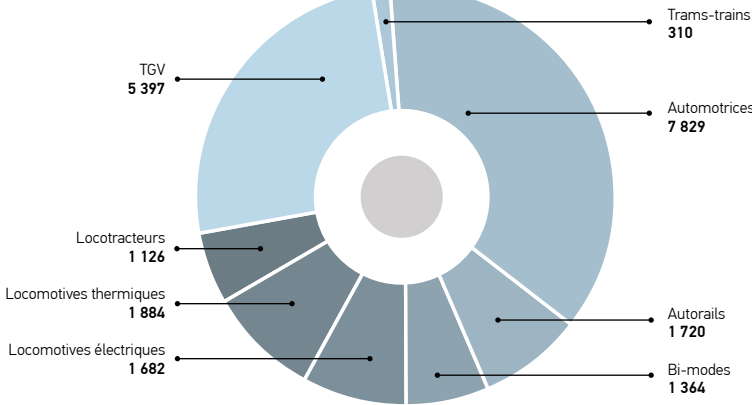
Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2014, 113 129 véhicules en service immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RNV, dont la répartition est la suivante :



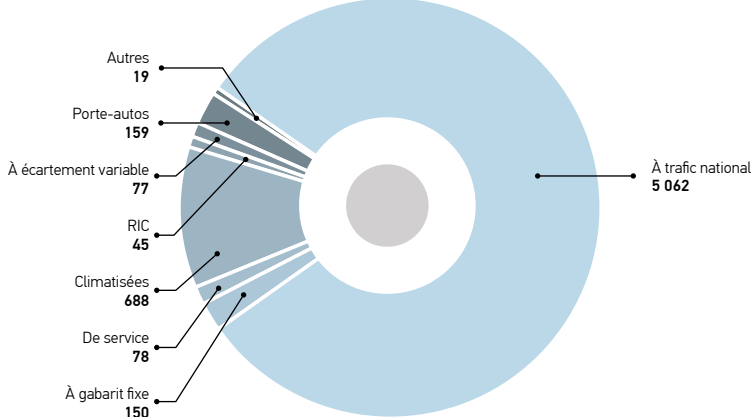
### 85 539 wagons dédiés au transport de marchandises



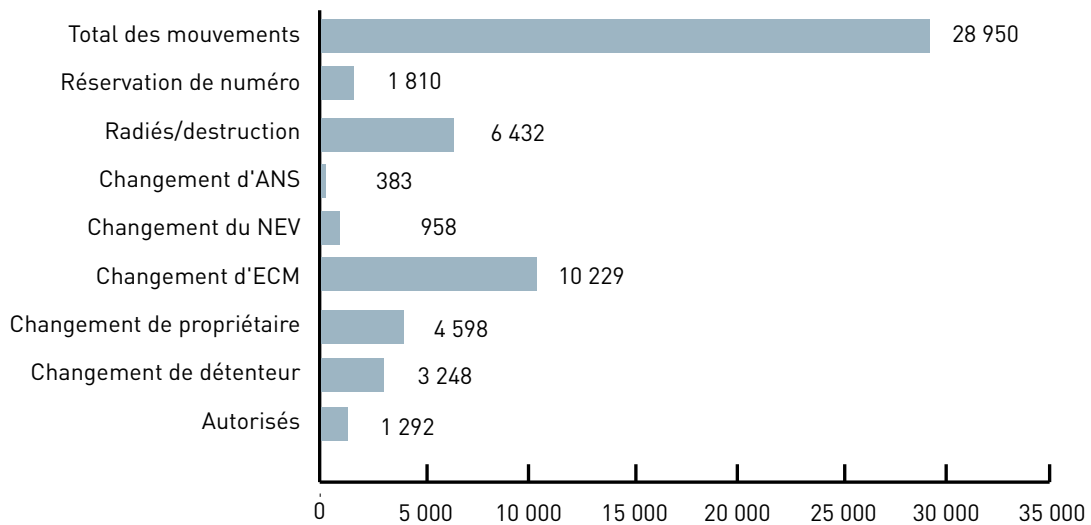
### 21 312 matériels roulants



### 6 278 voitures à voyageurs



### 28 950 mouvements ont été effectués en 2014 dans la base de données du RNV



En 2014, l'EPSF a poursuivi le développement d'une nouvelle application dédiée à la gestion du registre des immatriculations. Ce logiciel, qui devrait voir le jour courant 2015, apportera une meilleure ergonomie, facilitera le traitement des différentes demandes via un accès web et permettra également de dématérialiser les courriers entrants et sortants.

#### L'harmonisation des registres liés aux véhicules

Les travaux relatifs aux registres européens se sont poursuivis en 2014, visant à améliorer l'enregistrement et l'accès aux informations, par la création de liens entre les différents registres entre les différents registres, le RETVA et le RNV mais aussi :

- le MDV : Marquage du Détenteur de Véhicule, qui reprend les codes de chaque détenteur. Ce code est peint sur les véhicules ;
- l'ERADIS : European Railway Agency Database of Interoperability and Safety dans lequel nous pouvons trouver, entre autres, les informations concernant la validité de la certification des ECM.

Ces travaux doivent être présentés au Comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) en début d'année 2015. Il est également prévu de continuer les actions sur l'année 2015.

# Le suivi du niveau de sécurité

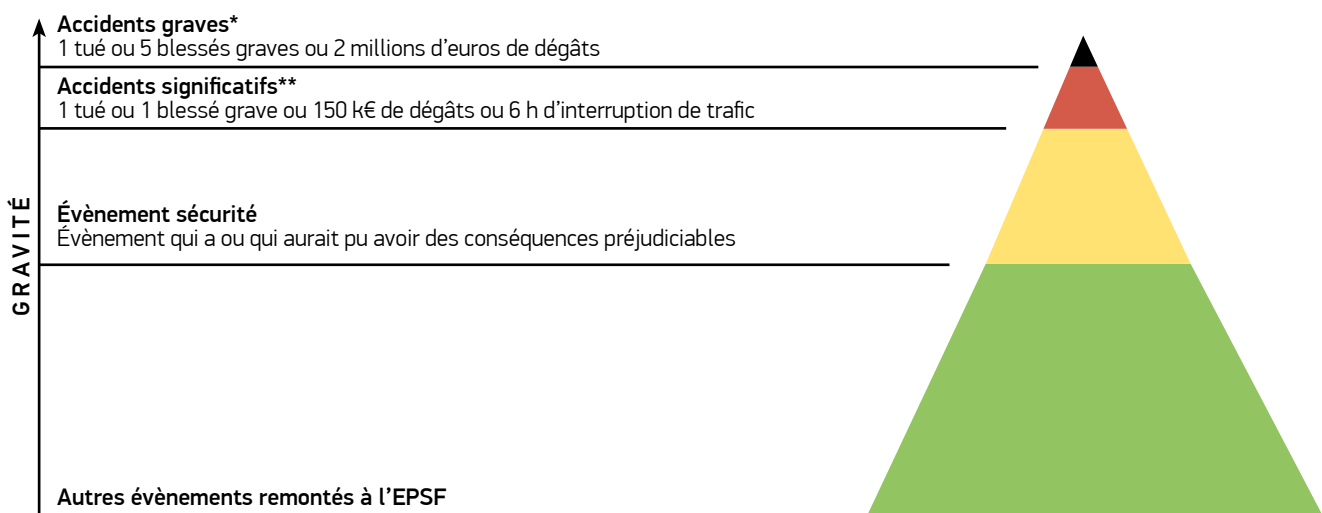
Le suivi des événements impactant la sécurité des circulations ferroviaires et l'animation du retour d'expérience sont assurés, au sein de la direction des Contrôles qui recueille, classe et analyse les informations remontées à l'EPSF par les exploitants ferroviaires. Après consolidation et intégration des données de trafic, ces chiffres contribuent à l'élaboration des indicateurs de sécurité trimestriels et annuels et à la mise en lumière de tendances prises en compte pour orienter les contrôles de l'EPSF et plus généralement pour animer le retour d'expérience. En 2014, le fait marquant aura été la collision par rattrapage entre un TER et un TGV le 17 juillet à Denguin (64). Une baisse du nombre d'événements enregistrés dans la base de données d'incidents de l'EPSF a, par ailleurs, été constatée.

## Les enregistrements et analyses des événements

En 2014, l'activité quotidienne du suivi de la sécurité a consisté à classer, analyser et suivre les événements survenus sur le réseau ferré national et transmis par le gestionnaire des circulations ferroviaires. Cette collecte d'événements, traitée en tenant compte de la gravité des conséquences conformément à la figure ci-dessous, a concerné environ 7 000 événements au total dont

2 000 intéressent la sécurité. Ce nombre est en diminution par rapport à l'année 2013 (environ 7 500 événements) et se situe en dessous de la moyenne annuelle d'événements enregistrés depuis 2009, dernière date d'évolution des sources d'information.

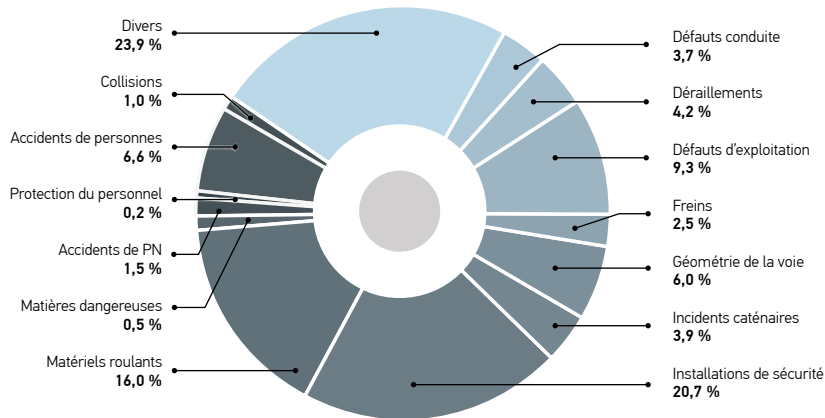
Pyramide du nombre total des événements traités par l'EPSF



Concernant les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables), la moyenne mensuelle d'enregistrements s'élève à 154 pour l'année 2014, valeur également en baisse par rapport à la moyenne mensuelle de l'année 2013. La répartition par typologie d'événements est présentée dans la figure ci-dessous. L'analyse des évolutions de cette répartition contribue au choix des thèmes d'animation du retour d'expérience organisé par l'EPSF et aux

orientations de son programme de contrôle. Ces constats ainsi que les indicateurs de sécurité, en cours de consolidation, notamment en ce qui concerne les données de trafic, figureront dans le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2014.

**Répartition des événements de sécurité enregistrés par l'EPSF par catégories d'événements**



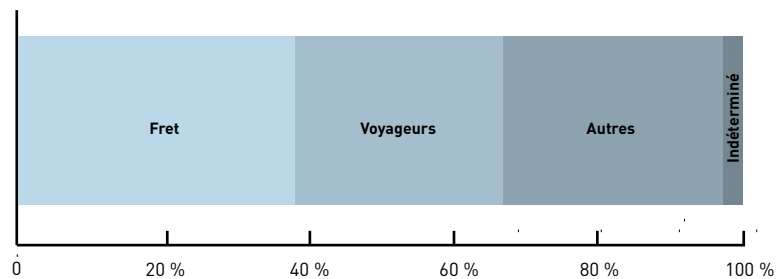
Au début de l'année 2014, à la demande des entreprises concernées, une démarche d'amélioration de la classification des informations contenues dans les rapports d'incidents depuis 2010 a été menée et a permis d'enrichir la description des événements en y incluant le type de trafic impliqué.

le type de trafic n'a pu être déterminé à partir des informations parvenues à l'EPSF\*). La répartition des événements effectuée en fonction de ces catégories d'événements, dont une représentation est présentée dans la figure ci-dessous, permet à la fois un meilleur ciblage des activités de contrôle ainsi qu'un enrichissement des échanges avec les exploitants ferroviaires.

Quatre catégories ont ainsi été retenues : Fret, Voyageurs, Autres (dans le cas où aucune circulation ferroviaire commerciale n'est concernée comme par exemple des événements concernant l'état de l'infrastructure ou l'activité de maintenance/travaux du gestionnaire d'infrastructure) et Indéterminé (dans le cas où

\*En effet, les seules informations parvenant à l'EPSF sont fournies, comme indiqué plus haut, par le gestionnaire des circulations ferroviaires.

**Événements « sécurité »**



Une autre démarche d'amélioration du suivi des événements de sécurité a consisté à piloter depuis avril 2014 un groupe de travail rassemblant plusieurs exploitants afin d'établir une échelle d'analyse de la gravité des événements remontées à l'EPSF par les exploitants ferroviaires eux-mêmes. Plusieurs réunions organisées en 2014 ont permis d'établir un projet d'échelle ainsi

qu'une réflexion sur le périmètre des événements concernés. Cette réflexion se poursuit dans le cadre plus large du projet d'amélioration du système de transmission des événements de sécurité à l'EPSF, afin de renforcer et de développer l'analyse des risques et le retour d'expérience.



# Le suivi des accidents et incidents graves

Parmi les événements traités par l'EPSF, certains d'entre eux ont conduit au déclenchement d'une enquête du BEA-TT au titre de leurs conséquences directes ou potentielles :

- la collision par rattrapage entre un TER et un TGV, le 17 juillet 2014 à Denguin (64) ;
- la déviation, en pleine vitesse, sur une voie de service, d'un train de banlieue, le 9 décembre 2014 à Saint-Germain-en-Laye (78) ;
- le heurt d'un TER par un train de travaux en manœuvre, le 15 décembre 2014 à Saint-Germain-des-Fossés (03).

Suite à l'accident de Denguin, l'EPSF a demandé des mesures conservatoires afin de ne plus utiliser les installations assurant le cantonnement de type BAPR (block automatique à permissivité restreinte) pour la circulation des trains sur la section de ligne concernée par l'accident. Cette mesure a été levée après le remplacement de la guérite de signalisation impliquée dans l'accident. L'ensemble des mesures prises par le gestionnaire d'infrastructure délégué (la SNCF) à la suite de cet accident (contrôle de l'ensemble des centres de signalisation sur le territoire, analyse des procédures d'interventions en cas de dérangement, amélioration de la conception des guérites, etc.) fait l'objet d'un suivi étroit de la part de l'EPSF avec la tenue de réunions périodiques.

Par ailleurs, l'EPSF a poursuivi en 2014 le suivi des actions mises en œuvre par la SNCF suite à l'accident grave de Brétigny-sur-Orge survenu le 12 juillet 2013. Ce suivi a intégré la mise en œuvre des actions décidées par la SNCF en réponse aux trois recommandations formulées par le BEA-TT dans son rapport d'étape publié le 10 janvier 2014, et plus largement la mise en œuvre du plan VIGIRAIL. Il a notamment consisté à :

- analyser la pertinence des réponses de la SNCF aux trois recommandations du rapport d'étape ;
- faire préciser les échéances des étapes du plan d'actions ;
- réaliser des points périodiques d'avancement des actions mises en œuvre.

Pour conclure sur l'action de l'EPSF en ce qui concerne les enquêtes du BEA-TT, un travail plus global de renforcement du suivi des recommandations a débuté. Cette démarche s'est concrétisée par la réalisation d'un bilan exhaustif des actions mises en œuvre en réponse à ces recommandations dans le cadre de la rédaction du Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2013 puis par un suivi et des relances, au quatrième trimestre 2014, à l'attention des entités en charge des actions engagées.

## Les alertes

Une alerte de sécurité, concernant la perte d'un réservoir auxiliaire survenue en ligne sur un wagon trémie type Falns, a été envoyée en mai 2014. Cette alerte a été relayée au niveau des détenteurs de wagons recensés dans la base d'immatriculation de l'EPSF à partir d'une information reçue de la part de l'autorité nationale de sécurité allemande. Il a ainsi été demandé aux détenteurs d'apporter, dans toute la mesure du possible, une attention particulière lors des examens et visites sur ce type de wagons en

précisant que tout wagon présentant des défauts de cette nature devra être immédiatement retiré du service pour examen complémentaire en atelier. En ce qui concerne les alertes diffusées avant 2014, un suivi régulier des actions mises en place par les détenteurs concernés par la déformation des bogies AFR 22 a été effectué. Il a conduit à la clôture de l'alerte en septembre 2014 après contrôle de la modification de l'ensemble des bogies concernés par cette alerte.



## Les indicateurs de sécurité

La collecte trimestrielle des indicateurs de sécurité des exploitants ferroviaires a permis, après analyses et commentaires, la transmission de ces valeurs à l'ERA. À partir de ces données, l'EPSF a élaboré, depuis début 2014, un tableau de bord publié trimestriellement sur son site Internet dans l'espace « Les données chiffrées de la sécurité ». Ce document, nouveau

et complémentaire par rapport au rapport annuel de sécurité évoqué ci-dessous, permet de partager l'information concernant la performance sécurité de manière plus régulière et rapprochée par rapport aux événements survenus.



## Le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires

En 2014, le rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires pour l'année 2013 a été rédigé à partir des informations reçues, avant le 30 juin, de chaque entreprise ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure dans leur rapport annuel de sécurité respectif et des éléments rassemblés par les services de l'EPSF.

Pour préparer ces échanges, l'EPSF a mis en place, comme chaque année, un programme de réunions avec les exploitants. Au-delà de l'objectif premier de dresser un bilan du niveau de sécurité, ces rencontres ont représenté une opportunité supplémentaire d'échanges entre l'EPSF et chacun de ses interlocuteurs.

# L'animation du retour d'expérience

L'EPSF a pour mission d'animer le retour d'expérience (REX) auprès du secteur. Il organise des conférences, des journées d'échanges et des réunions de retour d'expérience rassemblant l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire.

## Le REX système

### Le séminaire REX

Pour la troisième année consécutive, le siège de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), par définition lieu de coopération internationale, a été choisi pour abriter les exposés du séminaire de retour d'expérience organisé depuis la création de ce rendez-vous annuel en 2007. Les échanges qui furent, comme à l'habitude, particulièrement denses et riches ont permis d'aborder des thématiques en présence de plus de 50 personnes représentant 32 entités parmi les entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et institutions (ministère en charge des Transports et le BEA-TT).

L'objectif de ce rendez-vous annuel est de faire un bilan des réunions d'échanges organisées trimestriellement par l'EPSF avec tous ces acteurs afin de partager les éléments de retour d'expérience livrés par chacun dans le but de maintenir et, si possible, faire progresser la sécurité du système ferroviaire.

Du fait de demandes fortement exprimées par le secteur pour lui permettre de mieux participer au système réglementaire, cette journée d'échanges sera élargie à partir de 2015 à un nouveau volet spécifiquement consacré au bilan de l'activité réglementaire 2014 et aux perspectives 2015.

### Les réunions trimestrielles REX

Les quatre réunions REX trimestrielles animées par l'EPSF qui ont suivi représentent un lieu privilégié de partage d'expérience sur des événements précis comme le cas d'un franchissement de signal d'arrêt fermé ou la détresse d'un train dans un tunnel et sur des thématiques comme la mise en place des nouvelles dispositions en matière d'alerte radio ou celle d'une démarche de meilleure prise de conscience par les opérateurs de sécurité des risques métiers. Ces réunions de partage s'effectuent entre les différents participants conviés, à savoir l'ensemble des représentants des entreprises ferroviaires autorisées sur le RFN, des

gestionnaires d'infrastructure (RFF et TP Ferro), du gestionnaire d'infrastructure délégué (la SNCF), ainsi que des représentants du Ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie (MEDDE) et du BEA-TT.

→ Les bulletins d'information mensuels

La direction des Contrôles a rédigé et diffusé 12 bulletins d'information mensuels sur les accidents et incidents de sécurité qui ont le plus retenu son attention. Afin de répondre aux suggestions exprimées par les lecteurs de ce bulletin (exploitants et autorités ferroviaires), la mise en page de ce document a été revue apportant une plus grande lisibilité ainsi que des informations supplémentaires sur les indicateurs d'événements impliquant la sécurité.

### Le REX « Infrastructure »

Parallèlement à ces réunions de retour d'expérience trimestrielles, quatre autres réunions se sont déroulées en janvier, avril, juin et octobre 2014 sur des incidents particuliers ou sur des thèmes propres à l'activité de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces réunions ont eu lieu dans l'objectif de vérifier la qualité du retour d'expérience effectué sur ces activités spécifiques. Parmi les sujets abordés, on peut citer :

- la présentation par la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué de son plan d'actions faisant suite au constat d'augmentation du nombre de pannes de signalisation ;
- la problématique des engagements de gabarit en particulier au niveau des quais et des entraxes de voie ;
- la question du déshuntage avec le suivi spécifique effectué par les acteurs de l'infrastructure sur ce sujet système.

### Le REX local

En matière de retour d'expérience, l'EPSF a complété ses activités de l'année 2014 par le pilotage de la démarche de retour d'expérience « système » au niveau local qui se focalise sur des événements de sécurité ayant eu lieu aux interfaces entre plusieurs exploitants.

Au-delà du partage et des échanges possibles, la démarche s'assure que conformément aux dispositions décrites dans leurs certificats de sécurité respectifs, les exploitants intègrent effectivement ces interfaces dans leurs analyses des événements. Le pilotage s'est concrétisé par le déclenchement en 2014 de 10 démarches de REX local qui ont permis de traiter, dans la plupart des cas, des thématiques de franchissements de signaux fermés

ou de mouvements non autorisés dont les causes se situaient à l'interface entre les agents chargés de la circulation ferroviaire et ceux des entreprises ferroviaires.

La liste des événements ayant fait l'objet d'une démarche de ce type est reprise dans le tableau ci-dessous. Pour chaque événement, le produit de sortie de ces réunions est constitué d'un relevé de décisions transmis à l'EPSF décrivant les actions que les entités se sont engagées à mener. Afin de vérifier le respect de la mise en œuvre de ces plans d'actions, l'EPSF a réalisé deux inspections qui ont en outre contribué à identifier des mesures d'amélioration du fonctionnement de la démarche globale.

Date de la réunion	Événements	Lieu de l'événement	Entités concernées
23/01/14	Franchissement d'un carré fermé avec engagement du point protégé par un train de la SNCF	MONT-DE-MARSAN (40)	SNCF (EF) SNCF (GID)
13/05/14	Dépassement de la zone de circulation autorisée par une évolution de la SNCF et heurt d'un passage supérieur par le pantographe	FIRMINY (42)	SNCF (EF) SNCF (GID) RFF
18/06/14	Franchissement d'un Cv fermé par l'évolution de la machine de ECR sans engagement du point protégé	VIERZON (18)	ECR SNCF (GID)
03/07/14	Engagement intempestif de la voie protégée pour des opérations de traction électrique par un train de la SNCF voyageurs sans conséquences	SOTTEVILLE (76)	SNCF (EF) SNCF (GID)
09/07/14	Mouvement inverse du sens normal sur VP (voie 2) par un train de la SNCF	MALAIN (21)	SNCF (EF) SNCF (GID)
16/09/14	Mouvement à contre-voie intempestif d'un train de la SNCF (vide de voyageurs) lors d'une manœuvre de refoulement	LAMOTHE (33)	SNCF (EF) SNCF (GID)
19/11/14	Franchissement du Cv 4224 par des trains de la SNCF, de la SNCF (GID) et de Thello (6 événements).	DIJON (21)	THELLO SNCF (EF) SNCF (GID)
04/12/14	Franchissement intempestif du carré fermé par le conducteur d'un train de la SNCF avec engagement du point protégé	LILLE-FLANDRES (59)	SNCF (EF) SNCF (GID)
16/12/14	Non-respect d'une prescription reprise aux renseignements techniques (RT), par un train de Colas Rail, concernant l'emprunt de la voie dite « du terrier »	ERMONT (95)	COLAS RAIL SNCF (GID)
17/12/14	Mise en mouvement sans ordre sur voie de service (VS) par conducteur d'une évolution de Colas Rail depuis un faisceau de voies convergentes.	VIERZON (18)	COLAS RAIL SNCF (GID)

# La conférence sur la sécurité ferroviaire organisée par l'EPSF

(27 novembre 2014)

Le développement d'une culture de sécurité au sein des entreprises du secteur ferroviaire représente un élément décisif pour parvenir à des performances durables. C'est dans cette optique de partage que l'EPSF a organisé sa 2<sup>e</sup> conférence consacrée à la sécurité ferroviaire. Pas moins de 230 participants du secteur ferroviaire y ont participé montrant ainsi l'implication de tous les acteurs.

Cette conférence a été animée par des acteurs nationaux et internationaux représentatifs du secteur ferroviaire mais aussi d'autres types de transports et d'industrie à risque. Ils ont apporté leur précieux éclairage autour de thèmes très porteurs liés à la sécurité :

## Le système de gestion de la sécurité (SGS)

L'implantation d'une culture de sécurité au sein des entreprises est fondamentale. Les échanges avec les salariés revêtent une importance capitale. Le SGS est un dispositif interne qui doit faire sens. La nécessité de développer un système d'information interconnecté au sein du secteur ferroviaire afin de réaliser une analyse partagée des risques a été abordée. Pour ce qui concerne l'EPSF, l'amélioration constatée de la formation des auditeurs, pour l'adapter à ces évolutions, a été soulignée et sera poursuivie.

Le rôle de l'EPSF pour inciter et aider le secteur à améliorer collectivement le partage des statistiques des incidents de sécurité et l'analyse des risques a également été souligné.

## Les spécifications techniques d'interopérabilité européennes (STI)

Les STI sont globalement appréciées par le secteur. Toutefois, leur application pourrait nécessiter une plus grande souplesse tant que les infrastructures ne seront pas harmonisées. Les STI devraient par ailleurs couvrir l'intégralité du champ de la sécurité en cessant progressivement de distinguer sécurité et interopérabilité. L'harmonisation des règles devra également s'accompagner de l'harmonisation de leur application. L'EPSF y travaille depuis longtemps en collaborant avec les autres autorités nationales de sécurité. L'industrie a manifesté son souhait de participer plus étroitement aux discussions techniques autour des STI. Les constructeurs ont regretté le manque de retour d'expérience sur les produits qu'ils conçoivent, et ont souhaité être mieux intégrés dans la boucle du partage d'informations.



## Les facteurs humains

Les facteurs humains ont été au cœur de cette conférence. Le meilleur moyen d'appréhender également les risques reste le retour d'expérience. Il faut donc prévenir les erreurs, mais également favoriser leur expression. En outre, une meilleure prise en compte de l'humain dans la conception du matériel et des systèmes est nécessaire. À cet égard, il serait souhaitable de changer la culture des ingénieurs qui ont encore tendance à ne pas associer les opérateurs de terrain à leurs travaux. Des exemples pris en France comme à l'étranger montrent que certaines entreprises sont plus avancées que d'autres en matière d'implication du personnel et des organisations syndicales.

## Le rôle de la maintenance pour l'évaluation de la couverture des risques

La nécessité de disposer d'un référentiel européen de maintenance commun aux matériels qui circulent a été soulignée. En outre, la maîtrise de l'état de fonctionnement d'un véhicule est morcelée entre les entités en charge de la maintenance, les détenteurs de wagons, les entreprises ferroviaires, les constructeurs,

ce qui ne favorise pas non plus l'évaluation des pistes de progrès technologiques. L'amélioration de l'échange d'informations entre les différentes entités, comme requis par la réglementation, a été abordée, en particulier en ce qui concerne le partage des constats sur l'état et le comportement des véhicules en exploitation.

Dans le domaine de la maintenance des infrastructures, il est également nécessaire d'améliorer la connaissance des matériels et de leur usage pour mieux différencier les politiques de maintenance. Le développement d'outils de connaissance et de supervision du patrimoine performants devrait permettre de pratiquer une maintenance proactive. Les questions de la connaissance et de l'appropriation de ces outils par les personnels opérateurs de maintenance sont essentielles.

L'externalisation de certains aspects de la sécurité ferroviaire est relativement récente et appelle la mise en place de dispositifs appropriés. Si le travail déjà réalisé depuis dix ans au sein de notre secteur mérite d'être salué, la période de maturation d'un certain nombre de concepts n'est pas achevée.

Thème central de cette journée, le système de gestion de la sécurité est une notion complexe. Ce dispositif vise à aller au-delà de la conformité réglementaire en améliorant la sécurité de façon continue et efficiente. Les questions d'organisation, de communication interne et d'implication du personnel sont très importantes en matière de SGS. Le thème de notre première session a donc pour objet la mise en œuvre du SGS dans les entreprises au travers de la présentation de différentes expériences, dans le secteur ferroviaire comme dans d'autres secteurs.

Une bonne réglementation de sécurité est absolument indispensable. J'estime qu'aujourd'hui, celle-ci doit être européenne. Chaque entreprise ne peut pas réinventer les règles à chaque fois qu'elle intervient dans un domaine. Une base commune est nécessaire.

### Florence Rousse

Directrice générale de l'EPSF





**Le système de gestion de la sécurité : quelles fonctions, quel contenu ?**

- Pascal Sainson**, président – Europorte
- Jacques Régis**, directeur Sécurité, systèmes et projets – SNCF
- Luc Berthier**, directeur Sécurité des vols et conformité – Air France
- Luc Bourdon**, directeur général – Rail Safety Transports Canada



**Rôle de la maintenance dans l'évaluation de la couverture des risques**

- Hubert Blanc**, directeur des Référentiels – EPSF
- Pascal Varin**, directeur général – Titagarh Wagons AFR
- Olivier Bancel**, directeur de la maintenance du réseau – SNCF (GID)
- Bernard Smoczynski**, directeur technique – VTG France





**Les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) couvrent-elles l'ensemble des risques ferroviaires ?**

**Anna Gigantino**, chef d'unité – Agence ferroviaire européenne  
**Olivier Barat**, directeur marketing et commercial – Vossloh  
**Bernard Dumas**, référent réglementation ferroviaire – Alstom  
**Julien Mathiaud**, directeur général – Ateliers d'Orval



**Quels moyens de couverture des risques induits par les facteurs humains ?**

**Daniel Pfeiffer**, directeur – STRMTG  
**Jean-Yves Mareau**, directeur de l'exploitation – Direction de la circulation ferroviaire (DCF)  
**Franck Gervais**, directeur général – Thalys  
**Vivien Tran-Thien**, directeur du transport et des sources – Autorité de sûreté nucléaire (ASN)

# Le contrôle des acteurs

Le nombre de contrôles des exploitants titulaires d'une autorisation, notamment d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, réalisé par l'EPSF au cours de l'année 2014 est en forte augmentation par rapport à l'année 2013. Cette évolution résulte d'abord de la hausse du nombre de contrôles opérationnels déclenchés mais aussi, plus globalement, du nombre d'audits menés. Parmi les contrôles les plus significatifs, on peut citer le lancement au printemps 2014 d'une campagne d'audits de la maintenance de l'infrastructure. Le bilan des contrôles effectués au cours de l'année 2014 montre que le nombre moyen d'écarts constatés par contrôle continue de diminuer alors que l'indicateur de respect des délais de mise en œuvre des actions correctives en réponse à ces écarts est en légère baisse.

## La stratégie de surveillance et les orientations du programme de contrôle de l'année 2014

Le programme de contrôle réalisé par l'EPSF au cours de l'année 2014 s'est appuyé sur la stratégie de surveillance élaborée et mise en œuvre tel que prévu à l'article 3 du règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 applicable depuis le 7 juin 2013.

La stratégie de surveillance, publiée sur le site Internet de l'EPSF dans l'espace « Contrôler les acteurs », précise la manière de définir les thèmes prioritaires des activités de surveillance, d'en fixer les priorités et donne les orientations pour préparer le programme annuel de contrôle.

Elle privilégie l'analyse de risques à tous les niveaux de l'organisation des contrôles depuis l'élaboration du programme de contrôles jusqu'à l'analyse des écarts. L'analyse de risques conduit par exemple à déterminer la fréquence de contrôle de chaque acteur, à définir les thèmes prioritaires à surveiller ou le type de contrôle à mener. L'analyse de risques permet également de graduer les écarts constatés, de décider du besoin de mesures conservatoires et de fixer les délais de mise en œuvre des actions correctives.

En pratique, les critères d'appréciation pris en compte pour l'élaboration du programme de contrôle 2014 sont :

- la performance sécurité au sens des indicateurs de sécurité

communs fournis dans les rapports annuels de sécurité des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructures ;

- les analyses d'incidents/accidents ;
- le volume et la nature des activités de l'entité ;
- le résultat des précédents contrôles ;
- l'évaluation faite lors de l'instruction des dossiers d'autorisation ;
- le changement du périmètre du certificat, agrément ou attestation de sécurité.

L'EPSF a commencé à élaborer un outil de reporting réunissant ces différents critères dans le but d'évaluer de manière synthétique le niveau de maîtrise de chaque acteur de son système de gestion de la sécurité et d'identifier les points sensibles.

En application de ces critères, le programme de contrôle de l'année 2014 a ainsi été principalement orienté sur :

- la maintenance de l'infrastructure ;
- la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité des nouveaux acteurs ;
- la gestion des compétences ;
- le respect des règles d'exploitation ;
- le contrôle interne et le retour d'expérience ;
- les règlements de sécurité de l'exploitation des grands ports maritimes.



Le programme initial de l'année 2014, validé en fin d'année 2013, a fait l'objet de revues mensuelles pour en vérifier son avancement mais aussi pour y intégrer les besoins à court terme de déclenchements d'audits ou d'inspections liés à l'actualité.

La mise en œuvre de ce programme s'effectue selon quatre types de contrôles :

- des **audits systématiques** programmés de façon à vérifier périodiquement le maintien des conditions de délivrance des différents types d'autorisations délivrées par l'EPSF ;
- des **audits conjoncturels** déclenchés en fonction du retour d'expérience sur les incidents ou suite à des évolutions significatives ;

- des **inspections inopinées** destinées à contrôler des pratiques en situation ;
- des **contrôles opérationnels** visant à vérifier la conformité des trains composés avant départ, nouvelle forme de contrôle mise en œuvre fin 2013.

Il s'appuie sur une **procédure de « Réalisation des contrôles »** qui a été mise à jour et publiée sur le site Internet de l'EPSF à la fin de l'année 2014 dans l'espace « Contrôler les acteurs ».

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

### Bilan des contrôles

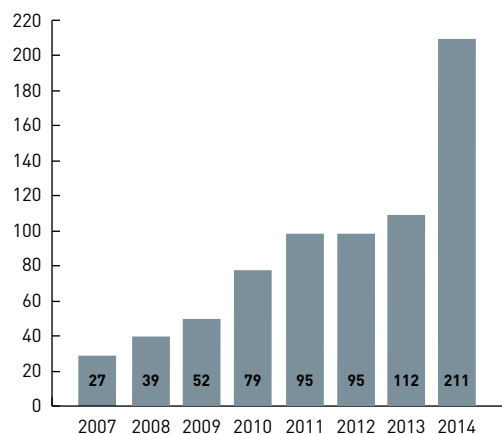
L'EPSF a réalisé 211 contrôles au cours de l'année 2014 sur le réseau ferré national, valeur en forte augmentation par rapport aux années précédentes et par rapport aux 112 contrôles effectués en 2013 comme le montre le graphique ci-contre.

Cette augmentation concerne avant tout les contrôles opérationnels qui avaient été lancés en toute fin d'année 2013. 87 contrôles opérationnels ont ainsi été menés en 2014 ce qui correspond au contrôle d'environ 350 trains sur l'ensemble du territoire. Ces contrôles visent à vérifier :

- la reconnaissance d'aptitude au transport ;
- la vérification de la visite technique ou de la visite technique d'échange réalisée par l'entreprise ferroviaire ;
- la vérification des documents à disposition du conducteur (bulletin de composition, renseignements techniques, sillons, flash/FLH, manuel de secours) ;
- la vérification des informations concernant le train à disposition du conducteur (bulletin de freinage, documents joints au bulletin de freinage « marchandise dangereuse, transport exceptionnel ») ;
- la vérification des agrès de signalisation, de sécurité et de protection à disposition du conducteur ;
- la vérification des cartes d'habilitation des opérateurs au sol et/ou attestation complémentaire du conducteur ;
- la signalisation d'un train ;
- le marquage et la validité de l'agrément de circulation des engins (Lorry Auto Moteur, engins de travaux, engins moteur et wagons).

Le nombre d'audits réalisés s'élève à 81 répartis en 47 audits systématiques et 34 audits conjoncturels comme le montre le tableau à la page 40.

Évolution du nombre annuel de contrôles réalisés



Parmi les audits systématiques réalisés, on peut citer :

- cinq contrôles de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité d'entreprises ferroviaires. Les deux nouvelles entreprises ferroviaires Egenie et Securail ont ainsi été auditées suite à leurs premières circulations et les entreprises ferroviaires Renfe, ETF Services et Thello ont fait l'objet d'un deuxième audit de leur système de gestion de la sécurité ;
- la gestion des compétences a concerné 26 contrôles dont 11 centres de formation, neuf centres d'examen et six exploitants ferroviaires sur le thème particulier de la formation et de l'habilitation ;
- les règlements de sécurité d'exploitation des grands ports maritime de la Rochelle et Marseille ;
- l'autorisation de mise en exploitation commerciale du Regiolis.

Au printemps 2014, l'EPSF a lancé une campagne d'audits de l'infrastructure de type conjoncturel suite à la recrudescence d'incidents et d'accidents survenus sur le réseau ferré national ayant pour cause une défaillance de l'infrastructure.

Cette campagne a été organisée en trois phases :

- une première phase prospective consistant en la collecte et l'analyse d'éléments permettant d'identifier les domaines du système de gestion de la sécurité pertinents à contrôler en priorité. Cette phase a été menée d'avril 2014 à septembre 2014;
- une seconde phase, conduite au niveau opérationnel, consistant en l'observation de l'efficacité de ces domaines dans le cadre de la maintenance. Cette phase a démarré en octobre 2014 pour une durée d'environ cinq mois;
- une troisième phase consistant en la consolidation de constats réalisés lors des phases précédentes et en l'approfondissement des diagnostics. Cette phase devrait se terminer à l'été 2015.

Tout au long de cette campagne, l'EPSF s'appuie sur un comité d'experts « sécurité » constitué du comité de direction de l'EPSF et de personnalités issues du monde ferroviaire, industriel et universitaire.

Ce comité d'experts « sécurité » a pour mandat de fournir un soutien à l'EPSF, compte tenu de l'ampleur et de la durée de cet audit, pour l'assister dans le déroulement, le contenu et le pilotage de ce projet et d'apporter un regard externe sur les diagnostics effectués.

### Nombre d'audits et d'inspections réalisés par l'EPSF en 2014

	Nombre total de contrôles réalisés	EF	GI/GID	Centres de formation Centres d'examen Centres d'évaluation	Autres *
Nombre d'audits systématiques réalisés	47	16	7	20	4
Nombre d'audits conjoncturels réalisés	34	14	20	0	0
Nombre d'inspections réalisées	43	28	14	1	0
Nombre de contrôles opérationnels réalisés	87	87	0	0	0
Nombre total de contrôles réalisés	211	145	41	21	4

\* Attestations de sécurité, Eurotunnel, OQA, systèmes autorisés, réseaux comparables.

### Écarts constatés

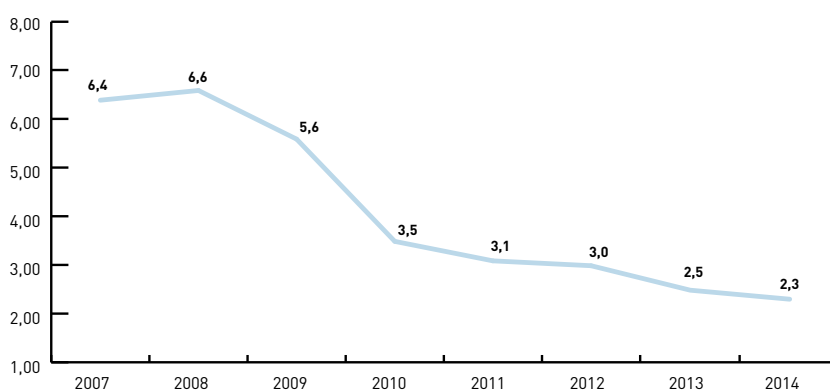
En janvier 2014, deux constats de dangers graves et imminents ont été notifiés et ont donné lieu à des points bloquants. Le premier concernait le risque de conduite de trains sur le réseau ferré national par des opérateurs n'ayant pas toutes les compétences requises. Le second était relatif à la circulation d'engins moteurs avec des essieux dont la conformité au type n'a pas été démontrée.

Suite à un audit systématique réalisé en juillet 2014, l'EPSF a également été amené à suspendre, en date du 1<sup>er</sup> août 2014,

l'agrément d'un centre de formation et d'organisme chargé des examens, ce dernier n'ayant pu démontrer un fonctionnement maîtrisé de l'ensemble du processus de formation.

Les 211 contrôles ont par ailleurs conduit à la notification, aux entités contrôlées, de 301 écarts dont deux points bloquants (voir ci-dessus), 43 écarts majeurs et 256 réserves. Ces chiffres sont en légère baisse par rapport à l'année 2013 au cours de laquelle l'EPSF avait comptabilisé 321 écarts. Le nombre moyen d'écarts par contrôle (hors contrôles opérationnels) est, lui, en légère baisse à 2,3 écarts/contrôle en 2014 pour 2,5 en 2013.

Ratio nombre d'écarts constatés par rapport au nombre de contrôles réalisés de 2007 à 2014



En matière de gravité, le nombre d'écart majeurs continue de baisser légèrement en 2014 alors que le nombre de contrôles est à la hausse. En 2014, L'EPSF a notifié 43 écarts majeurs contre 76 en 2013.

Ces indicateurs d'occurrence et de gravité reflètent une amélioration globale des systèmes de management de la sécurité des exploitants ferroviaires. Les contrôles 2014 ont toutefois révélé certains thèmes fragiles qui doivent faire l'objet d'une vigilance accrue de la part des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure. Ils sont pris en compte dans la programmation des contrôles prévus par l'EPSF en 2015.

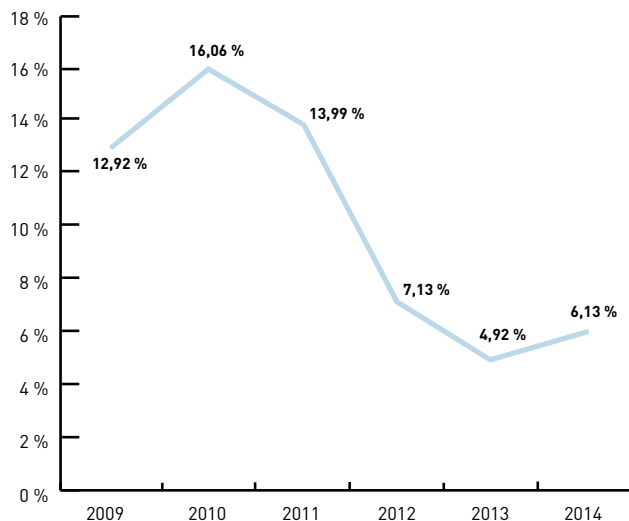
Ces thèmes concernent :

- la gestion des compétences (tenue à jour des dossiers, conformité des habilitations, etc.);
- les règles d'exploitation (le respect des règles, les documents manquants, etc.);
- les contrôles, inspections et audits internes (réalisation des plans de veille, la pertinence des thèmes contrôlés, etc.);
- l'élaboration et la gestion de la documentation (mise à jour et diffusion de la documentation, procédures, etc.).

Par ailleurs, une vigilance constante reste indispensable sur la maintenance des infrastructures ferroviaires.

## Écarts soldés

Suite à une bonne année 2013, la tendance du non-respect des délais de mise en œuvre des actions correctives repart à la hausse. Pour l'année 2014, l'indicateur correspondant passe à 6,13 % contre un peu moins de 5 % en 2013 (voir graphique ci-dessous). Les efforts de l'ensemble des acteurs du secteur doivent être renforcés sur ce point pour retrouver la tendance des années 2012 et 2013.



## Une démarche d'amélioration continue

Dans la poursuite de sa démarche d'amélioration continue, l'EPSF a continué le développement de son outil informatique de programmation des contrôles en améliorant les fonctionnalités de planification et de suivi des contrôles. De plus, un travail a été lancé pour préparer la mise en place d'une plateforme extranet afin d'améliorer les échanges de documents avec les exploitants ferroviaires.

En conséquence de l'augmentation des contrôles, une refonte du tableau de bord de la direction des Contrôles a été effectuée. Les indicateurs ont été revus et complétés pour optimiser le pilotage de l'activité, améliorer la communication et mieux apprécier la performance.

Par ailleurs, un travail important a été mené avec les autorités nationale de sécurité (ANS) belge et luxembourgeoise en vue d'établir un accord de coopération en matière de surveillance des exploitants ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité dans plusieurs des États membres visés. Le protocole d'accord correspondant a été élaboré en fin d'année 2014 en vue d'une signature début 2015. Sans attendre la signature de ce protocole la coopération en matière de surveillance a démarré et les premiers contrôles en commun ont été organisés et menés. Le même type de travail a d'ores et déjà été initié avec les ANS suisse et espagnole et sera étendu aux ANS italienne, anglaise et allemande.

# L'activité réglementaire

L'EPSF effectue de nombreuses activités en lien avec les évolutions réglementaires, internationales et françaises. Il participe directement aux travaux correspondants, tout en associant le secteur de façon à porter des positions françaises coordonnées aux niveaux européen et international. Il pilote, en lien avec le secteur, les mises en conformité et l'élaboration des publications nécessitées par l'évolution du cadre réglementaire. Enfin, il assure une animation du secteur dans ce domaine de façon à lui faciliter l'accès, l'appropriation et la mise en œuvre de la réglementation et des textes en découlant.

## Contribuer à l'évolution du cadre réglementaire technique européen et international

L'EPSF participe aux groupes de travail menés par l'Agence ferroviaire européenne (ERA, European Railway Agency), où l'expertise des autorités nationales de sécurité est requise, afin de préparer les actes juridiques de l'Union européenne. L'EPSF assiste également le ministère dans les travaux de la Commission européenne sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire, au sein du comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee). En outre, l'EPSF apporte son soutien technique au ministère en participant en son nom aux réunions des groupes de travail techniques de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires). Enfin, il apporte son concours pour la préparation des positions françaises.

### Préparer et défendre les positions françaises au niveau de l'Union européenne

#### Les groupes de travail de l'ERA

L'EPSF participe de façon régulière aux principaux groupes de travail de l'ERA, où sont élaborés les projets d'actes juridiques de l'Union soumis par l'ERA à la Commission européenne. Cela a concerné en 2014 :

- Dans le domaine de la sécurité, les groupes relatifs aux sujets suivants :
  - la méthode de sécurité commune sur l'évaluation des risques ;
  - le fret ;
  - les facteurs humains ;
  - les performances de sécurité ;
  - les MSC sur l'évaluation des certificats et agréments de sécurité ;
  - la MSC sur la supervision des autorités nationales de sécurité.

#### ■ Dans le domaine de l'interopérabilité :

- la refonte de la recommandation 2011/217 de la Commission européenne « DV 29 bis » ;
- la fin des groupes concernant la fusion (grande vitesse et rail conventionnel) et l'extension du champ des STI Loc&Pas, Infrastructure, Énergie, Exploitation et Sécurité dans les tunnels ferroviaires à l'ensemble des réseaux ;
- la STI Contrôle/Commande/Signalisation ;
- la STI Bruit ;
- la STI Wagons ;
- les compétences des conducteurs ;
- les compétences des autres personnels de bord ;
- la rationalisation des registres ;
- la révision de la décision 2011/633 sur le registre d'infrastructure ;
- le suivi d'ERTMS par les autorités nationales de sécurité ;
- la reconnaissance mutuelle des autorisations ;
- les règles nationales de sécurité.

Sur les thèmes majeurs, l'EPSF organise pour le compte du ministère des « groupes miroirs » associant l'ensemble du secteur français. Le ministère participe à ces travaux ce qui lui permet d'établir les positions françaises en parfaite connaissance des besoins et préoccupations du secteur. En pratique, chaque sujet ainsi concerné a généré l'organisation de deux à quatre réunions de groupes miroirs.

#### Les réunions du comité « RISC » (Railway Interoperability and Safety Committee)

L'EPSF a assisté le ministère en charge des Transports lors de trois réunions du comité RISC, comité au sein duquel les textes élaborés par l'ERA sont présentés par la Commission européenne

aux États membres, dans le cadre de la procédure dite de « comitologie » : 69<sup>e</sup> réunion des 29 et 30 janvier 2014, 70<sup>e</sup> réunion des 11 et 12 juin 2014, 71<sup>e</sup> réunion des 5 et 6 novembre 2014.

À l'occasion de ces réunions, les actes juridiques adoptés suivants ont été publiés en 2014 :

- règlement 1299/2014/UE : révision de la STI Infrastructure;
- règlement 1300/2014/UE : révision de la STI Accessibilité des personnes à mobilité réduite;
- règlement 1301/2014/UE : révision de la STI Énergie;
- règlement 1302/2014/UE : révision de la STI Locomotives & transport de passagers;
- règlement 1303/2014/UE : révision de la STI Sécurité dans les tunnels ferroviaires;
- règlement 1304/2014/UE : révision de la STI Bruit;
- règlement 1305/2014/UE : révision de la STI Applications télématiques au service du fret;
- décision 2014/880/UE du 26 novembre 2014 relative à la révision des spécifications du registre de l'infrastructure;
- recommandation 2014/881/UE du 18 novembre 2014 sur la procédure d'évaluation de la conformité des lignes existantes, remplaçant la recommandation 2011/622/UE;
- recommandation 2014/897/UE (DV29bis) du 5 décembre 2014 relative à la mise en service des sous-systèmes, remplaçant la recommandation existante 2011/217/UE.

En outre, les actes juridiques suivants ont été votés mais n'étaient pas encore publiés au JOUE à la date du 31/12/2014 :

- révision de la STI Contrôle/Commande/Signalisation : modification de la décision 2012/88/UE;
- révision de la STI Wagons de fret : modification du règlement 321/2013;
- révision de la STI Exploitation et gestion du trafic : modification de la décision 2012/757/UE.

#### **Le soutien apporté dans le cadre des discussions sur le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire**

Les propositions législatives, constituant le volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, ont été publiées par la Commission européenne en janvier 2013 : directive « Interopérabilité » 2013/0015 (COD), directive « Sécurité » 2013/0016 (COD) et règlement de l'ERA 2013/0014 (COD).

Dans la continuité des travaux débutés en 2013, l'EPSF a apporté son soutien technique au ministère des Transports pour préparer les positions françaises dans le cadre de la procédure législative ordinaire de l'Union, en vue des discussions au sein Conseil. Ce soutien a porté sur les trois textes du volet technique, pour lesquels un consensus au sein du Conseil a été obtenu avant la fin 2014.

2014 a également vu le Parlement rendre son avis en première lecture concernant les textes du pilier technique en question.

La procédure législative suit son cours, le Parlement européen et le Conseil ayant engagé lors du second semestre 2014 les premières réunions dites de « trilogues informels » visant à concilier leur position en vue d'un accord éventuel en deuxième lecture.

## **Les travaux de l'OTIF**

L'EPSF apporte son soutien technique au ministère chargé des Transports pour préparer puis défendre les positions françaises au sein des groupes de travail trimestriels « Working Group Tech » (ou WG Tech) organisés par le service « Technique » de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

Ces groupes de travail préparent les projets de modification ou de mise à jour des appendices F des règles uniformes concernant la validation des normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU), et G de l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), de la Convention de l'OTIF (COTIF) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) associées impactant le trafic ferroviaire international.

L'EPSF apporte également son soutien technique au ministère lors de la préparation de la réunion de la Commission d'experts techniques (CTE) annuelle qui valide les recommandations préparées par le « WG Tech ».

■ Les travaux en lien avec le transport de matières dangereuses  
À la demande du ministère en charge des Transports, l'EPSF a participé en 2014 au lancement d'un sous-groupe de travail de la Commission d'experts en transport de matières dangereuses, sur la question de la détection de déraillement des wagons. Ce sous-groupe poursuivra ses travaux avec trois réunions en 2015.

■ Les travaux concernant le groupe de travail sur l'appendice CUV  
À la demande du ministère en charge des transports, l'EPSF a également participé aux travaux du groupe de travail sur la révision de l'appendice D des règles uniformes concernant les contrats d'utilisation des véhicules en trafic international ferroviaire (CUV).

■ Les évolutions du cadre réglementaire technique international  
À l'occasion de la 7<sup>e</sup> Commission d'experts techniques de l'OTIF qui s'est déroulée les 4 et 5 Juin 2014, l'EPSF a apporté son soutien technique au ministère pour l'adoption des actes suivants :

- recommandation technique de vote de la révision de l'appendice G sur les règles uniformes concernant l'ATMF utilisée en trafic international qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015;
- amendement de la PTU générale A (PTU GEN-A) sur la liste des exigences essentielles à couvrir qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015;
- amendement de la PTU C sur le dossier technique d'autorisation (PTU GEN-C) qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015;
- création de la PTU sur les locomotives et voitures de passagers (PTU Loc&Pas) qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015;
- création de la PTU sur les personnes à mobilité réduite (PTU PMR) qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015;
- création de la PTU sur le marquage des véhicules (PTU Marquage) qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015;
- modification de la PTU sur les wagons (PTU Wagons) qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

## Les réunions d'information sur l'actualité réglementaire européenne et internationale

Comme chaque année, l'EPSF a organisé deux réunions d'information et de diffusion sur les évolutions de la réglementation européenne auprès du secteur. Ces réunions visent à faire le point

sur les actes législatifs discutés et votés au sein du Comité RISC ainsi que sur l'évolution des travaux des groupes de travail en cours de l'Agence ferroviaire européenne. L'EPSF y traite également des travaux menés au sein de l'OTIF et du travail de coopération entre les autorités nationales de sécurité.

## Contribuer à l'évolution du cadre juridique national

L'année a été marquée par une forte activité engendrée par la modification du cadre juridique national. Celle-ci est liée à des changements législatifs et à des évolutions significatives de la réglementation nationale et européenne.

Conformément aux missions qui lui sont dévolues, l'EPSF apporte un soutien technique au ministère chargé des Transports dans la rédaction des projets de lois, de décrets et d'arrêtés. Il intervient lors des réunions de préparation, de concertation et de consultation avec les acteurs du secteur ferroviaire. À l'issue de chacune de ces consultations, l'EPSF exprime des prises de position et émet des avis officiels auprès de sa tutelle.

Ainsi, au cours de l'exercice 2014, l'établissement a participé aux travaux sur différents textes :

- le projet de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- le décret 2006/1279 qui a dû évoluer à la suite de l'adoption de la loi portant réforme ferroviaire : l'EPSF a collaboré aux réflexions du ministère en amont de la consultation et a émis son avis sur le projet ;
- le décret et l'arrêté « concernant les réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national » : l'EPSF a apporté son concours technique au ministère lors de la rédaction des projets de textes ainsi que pour l'organisation de la concertation. Un avis de l'EPSF a été rendu sur les deux textes ;

- l'arrêté « Aptitude » succède à celui de 2003 qui a été profondément amendé : l'EPSF a participé au groupe de travail mis en place par le ministère et a pris une position sur le projet soumis à consultation ;
- l'arrêté relatif aux organismes d'évaluation qui vient préciser, pour la France, les conditions d'application du règlement 402/2013/UE : après avoir participé aux réflexions précédant l'élaboration du projet de texte, l'EPSF a contribué à l'organisation de la concertation, puis a mené la consultation du secteur au nom du ministère ;
- la modification de l'arrêté du 19 mars 2012 : cet arrêté a également dû être adapté pour tenir compte de la réforme ferroviaire mais aussi pour intégrer certaines des remarques issues des rapports 2013 et 2014 établis par l'EPSF concernant les conditions de mise en œuvre de l'arrêté : l'EPSF a travaillé avec le ministère en amont de la consultation sur un projet d'arrêté modifié ;
- la modification de l'arrêté « Conducteur » du 6 août 2010 : elle intervient à la suite de l'évolution de la réglementation européenne.

En outre, l'EPSF a transmis au ministère son deuxième rapport relatif aux conditions de mise en œuvre de l'arrêté du 19 mars 2012, répondant ainsi aux dispositions de la note annexée à cet arrêté. Ce rapport a pris en compte les contributions apportées par l'ensemble des acteurs du secteur concernés par ce texte.

## Assurer la mise à jour des règles, conformément à la réglementation

La mise à jour des règles de conception du matériel roulant et la mise en conformité des règles d'exploitation en application de l'arrêté du 19 mars 2012 ont été poursuivies en 2014, conformément au programme prévu. Ces travaux se sont concrétisés, entre autres, par les publications décrites ci-après.

### Mise à jour des textes relatifs à la conception du matériel roulant

L'année 2014 a vu se poursuivre l'adaptation des règles techniques relatives à la conception du matériel roulant, les spécifica-

tions d'autorisation du matériel (ou SAM) avec la participation de l'ensemble du secteur (industrie, opérateurs, organismes qualifiés) à l'occasion de réunions de travail.

Cette mise à jour suit les axes suivants :

- mise à jour des spécifications techniques suite au retour d'expérience ou à l'évolution du cadre normatif et organisationnel ;
- renvoi vers les STI dès lors que les exigences y sont reprises, afin d'éviter les doublons ;
- attribution du statut de « moyen acceptable de conformité » (MAC) à chaque fois que le requis se réfère à une exigence de

- l'arrêté du 19 mars ou d'un autre texte réglementaire français ;
- traitement des points ouverts et cas spécifiques identifiés dans les STI ;
- retrait du Document de références nationales (DRN) des SAM dont le contenu est à présent repris dans les STI et les normes qui y sont référencées, pour le matériel nouveau soumis à ces dernières.

Le travail réalisé en 2014 a abouti à la consultation officielle du secteur (RFF, la DCF, la Direction générale de l'infrastructure de la SNCF, les entreprises ferroviaires, l'UTP, les constructeurs, la FIF, les OGA, etc.) sur 17 textes, MAC pour la plupart, conformément à l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012. Les principaux thèmes traités par ces textes sont : le frein à courant de Foucault, la reconnaissance des résultats d'essais, la lubrification du contact rail/roue par le matériel roulant, le dispositif de sablage, les portes d'accès matériel voyageurs, les attelages de secours, la compatibilité et le frein électromagnétique.

### Un nouveau texte « cadre » a été publié en 2014

La spécification d'admission du matériel roulant, SAM X001, se substitue à l'ancienne annexe 1 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 abrogé (prescriptions techniques, recommandations acquises en matière de matériel roulant), comme le prévoit la note du 19 mars 2012. Cette nouvelle SAM est présentée en utilisant l'arborescence établie par l'ERA qui comporte 14 paramètres, se décomposant en 322 sous-systèmes liés au matériel roulant. Elle correspond à la présentation et au contenu du Document des références nationales français (DRN) publié sur le site Internet de l'ERA et sert également de trame pour les accords de reconnaissance mutuelle passés entre l'EPSF et ses homologues européens.

### Mise en conformité des règles d'exploitation suite à l'arrêté du 19 mars 2012

La publication de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national a donné l'occasion d'engager une refonte d'ensemble des règles d'exploitation. Les travaux correspondants sont menés en étroite collaboration avec RFF, la DCF et les entreprises ferroviaires, l'EPSF assurant un contrôle de la cohérence globale des diverses publications.

Compte-tenu du volume des thèmes à traiter en un temps limité, l'arrêté ayant fixé l'échéance à décembre 2015, l'EPSF a confié à un prestataire des études et des analyses aux divers stades du processus d'élaboration des textes qu'il a à publier.

### Travaux techniques sur les textes issus de l'arrêté du 23 juin 2003

Suite aux travaux des différents groupes de travail, pilotés et animés par l'EPSF, et réunissant des représentants du secteur, les textes suivants ont été publiés en 2014 :

- applicables à partir du 8 juin 2014 : 13 textes sur des sujets tels que la signalisation portée par les trains, le KVB, le vocabulaire, les manœuvres, les organes de freins, etc. ;
- applicables à partir du 14 décembre 2014 : trois textes sur les dispositifs de sécurité embarqués, l'enregistrement des événements conduite et l'acceptation de certains véhicules ;

- applicable à partir du 7 juin 2015, un texte relatif au risque de chute depuis un train.

Ces différents textes ont valeur de MAC.

Les travaux de mise en conformité se poursuivent. Ainsi, la réflexion est engagée et se poursuivra en 2015, entre autres, sur les sujets suivants :



- les tâches de sécurité ;
- la vitesse sécuritaire d'approche ;
- la mise en mouvement des trains ;
- le service de circulation ;
- la protection des voies principales ;
- les dispositions particulières applicables aux trains de fret d'interpénétration entre la France et l'Allemagne ;
- l'incorporation de véhicules de travaux titulaires

d'un agrément de circulation dans un train (texte faisant suite à une recommandation du BEA-TT), la circulation occasionnelle des trains historiques.

L'objectif de mise en conformité de l'ensemble du dispositif est prévu fin 2015.

### Pilotage de la mise en conformité des règles d'exploitation et communication associée

#### ■ Groupe technique

Le groupe technique sur les règles d'exploitation mis en place entre l'EPSF, RFF, la DCF et l'UTP a poursuivi ses activités au travers de six réunions en 2014. Il constitue un lieu d'échanges avec certaines entreprises ferroviaires où ces dernières peuvent évoquer les sujets faisant l'objet de groupes de travail relatifs aux règles d'exploitation ou faire remonter d'autres problématiques.

#### ■ Comité de pilotage des règles d'exploitation

L'EPSF a institué un comité de pilotage, au niveau des directeurs sécurité, réunissant des participants des entreprises ferroviaires, de RFF, de la DCF, de la Direction générale de l'infrastructure de la SNCF et du ministère. Il examine l'état d'avancement des travaux de mise en conformité, s'assure du respect des plannings et prend des décisions sur les sujets sensibles ou qui suscitent des divergences de vues. Ce comité s'est réuni deux fois en 2014.

En outre, un comité spécifique concernant les trains historiques a eu lieu au cours de l'année 2014 avec les acteurs concernés (notamment, l'UNECTO).

### ■ Réunions trimestrielles

Un point d'information sur la refonte des règles de l'exploitation suite à la publication de l'arrêté du 19 mars 2012 est effectué tous les trimestres avec l'ensemble des exploitants ferroviaires (entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure).

Les différents groupes de travail en cours et à venir ainsi que les différentes publications envisagées par l'EPSF en lien avec l'arrêté du 19 mars 2012 sont passés en revue. Ce point est l'occasion d'échanges approfondis entre l'EPSF et l'ensemble des exploitants.

### ■ Consultation

De façon générale, les projets de recommandations, règles de l'art, documents techniques, donnent lieu à une consultation de l'ensemble des acteurs concernés (entreprises ferroviaires, UTP, RFF, DCF, etc.) qui font part de leurs observations. Ces dernières sont étudiées et le cas échéant prises en compte et un retour est effectué auprès des contributeurs.

### **Réunions d'information technique relatives aux textes publiés par l'EPSF**

Ces journées d'information technique s'adressent aux personnes responsables de la prise en charge des textes de sécurité au sein des entités du secteur ferroviaire. Cinq journées destinées à commenter les publications de l'EPSF ont été organisées en 2014. Ces rencontres sont l'occasion pour l'EPSF de déployer un accompagnement pédagogique permettant au secteur de mieux appréhender les évolutions ainsi que leurs obligations.

### **Examen des textes relevant de la documentation d'exploitation publiée par RFF en vertu de l'article 10 du décret 2006-1279**

Conformément à l'article 10 du décret 2006-1279, l'EPSF peut demander la modification ou le retrait de documents d'exploitation publiés par RFF.

Aux termes des dispositions adoptées dans son système de gestion de sécurité, RFF soumet à un examen préalable par l'EPSF les projets de documents d'exploitation ou règles d'exploitation particulières nouveaux ou modifiés.

Dans ce cadre, RFF a soumis à l'EPSF pour l'année 2014, six projets de documents d'exploitation sur les thèmes suivants :

- secours entre matériels ;
- mesures particulières relatives à la traction électrique liée à la circulation des trains caractérisés par un code de composition « BIMA » ;
- signalisation au sol, signaux non repris à l'arrêté du 19 mars 2012 (fascicules 1+2+3) ;
- utilisation des voies de service.

Indépendamment de ce processus, dans le cadre des réunions techniques mensuelles avec RFF, les documents d'exploitation sont évoqués donnant l'occasion à l'EPSF d'échanger sur les évolutions envisagées afin d'assurer sa mission de maintien de la cohérence des dispositions, quelles que soient les entités responsables de la publication des textes respectifs.

Les consignes locales d'exploitation émises par le gestionnaire d'infrastructure sont examinées, pour leur part, soit lorsqu'elles sont jointes à une demande de classement comme « simple » d'une installation de sécurité, soit à l'occasion de contrôles effectués par l'EPSF.

### **Le comité de suivi de l'arrêté du 19 mars 2012**

Par la note accompagnant l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, le ministère en charge des Transports a demandé à l'EPSF de mettre en place une structure de suivi associant l'ensemble du secteur. Cette structure de suivi est destinée à être le lieu d'échanges privilégié entre les différentes parties concernées pour toute question intéressant la mise en œuvre de l'arrêté. Elle permet notamment, mais pas seulement, de donner un avis sur le programme de travail commun à RFF et à l'EPSF suite au déclassement des textes et d'examiner les difficultés éventuelles rencontrées par les professionnels consécutivement à la publication de l'arrêté.

Un comité de suivi a donc été créé en 2013, réunissant des dirigeants sécurité issus de l'ensemble du secteur. Il s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2014. Ces réunions ont permis d'échanger notamment :

- dans le cadre de l'élaboration du rapport annuel, sur la mise en œuvre de l'arrêté afin de pouvoir apporter des précisions et des arguments complémentaires aux retours de consultation du secteur ;
- sur la mise à disposition du secteur de divers documents, hors réglementation, tels que des textes à vocation pédagogique décrivant les régimes d'exploitation (ex IN 1521, 1522, 1525, 1527 et 1528) ;
- sur les évolutions de l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF ;
- sur l'actualité des évolutions réglementaires, très chargée en 2014.

Les débats ont permis d'aborder de nombreuses questions, relatives à l'application de la réglementation en général, dépassant parfois la mise en œuvre du seul arrêté du 19 mars 2012.

## Animer et diffuser la réglementation au secteur

Dans le cadre de ses missions, en particulier suite à la promulgation de la loi du 4 août 2014 qui renforce son rôle en la matière, l'EPSF a intensifié dès 2014 son action consistant à favoriser la

compréhension du nouveau paysage réglementaire en France et en Europe, en développant des actions d'information et de partage auprès du secteur.



## Journée d'information et d'animation réglementaire le 6 novembre

Dès sa création, l'EPSF a toujours eu pour vocation d'accompagner les entreprises afin qu'elles puissent assurer au mieux leurs activités dans un contexte réglementaire en constante évolution. Cet accompagnement s'est particulièrement traduit par l'accompagnement des demandeurs d'autorisation dans l'élaboration de leur dossier et aussi par la publication de guides apportant des éclairages nécessaires sur les exigences réglementaires.

Cette mission de promotion et de diffusion des bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire a été confortée par son inscription à l'article 19 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire.

Afin de toucher le plus grand nombre de professionnels et que l'information dispensée soit la plus homogène possible, l'EPSF organise une « Journée d'animation réglementaire » annuelle. La première journée s'est tenue le 24 octobre 2013 en présence des exploitants ferroviaires et des organismes de formation. En 2014, une deuxième journée a été organisée le 6 novembre, rassemblant un public élargi aux constructeurs de matériel roulant, aux organismes qualifiés agréés et aux entités en charge de la maintenance. Cette journée a été l'occasion d'échanger sur :

- le rapport 2014 de mise en œuvre de l'arrêté du 19 mars 2012 et les évolutions de cet arrêté suite aux difficultés rencontrées et aux remarques émises par le secteur ;
- les évolutions du règlement européen concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ;
- les collaborations européennes de l'EPSF ;
- le retour d'expérience sur la mise en œuvre du règlement européen relatif aux entités en charge de la maintenance des wagons de fret.

Ce type de rencontre est particulièrement apprécié par le secteur qui y trouve, également, un lieu d'échanges entre les différents acteurs du système ferroviaire. Il répond à une forte attente en particulier lorsque l'actualité réglementaire est très riche comme c'est le cas actuellement. Une nouvelle journée est d'ores et déjà programmée pour le 4 juin 2015.

## Évolutions de l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF

L'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF est destiné à mettre à disposition du secteur les textes régissant la sécurité ferroviaire :

- la réglementation européenne (directives, décisions, règlements, recommandations, etc.) ;
- la réglementation nationale (loi, décrets, arrêtés, etc.) ;
- et les publications de l'EPSF (recommandations, règles de l'art, documents techniques, guides, etc.).

Toute nouvelle publication ou modification est prise en compte afin de donner une information actualisée aux acteurs du secteur ferroviaire.

Au cours de l'année 2014, des améliorations significatives ont été apportées à cet espace. En particulier, l'ergonomie du moteur de recherche a été améliorée afin de faciliter l'accès aux documents par différentes « portes d'entrée » (recherche par mots clé, par types de documentation, par thématiques et statuts).

→ De nouvelles évolutions sont envisagées en 2015 telle que la création d'une newsletter qui permettra d'alerter les exploitants ferroviaires des nouvelles publications et faciliter ainsi leur veille réglementaire.

### Tableau de correspondance

En outre, afin de guider les exploitants ferroviaires dans la mise en conformité des règles d'exploitation(a), l'EPSF a mis à disposition sur son site le tableau de correspondance entre les textes anciennement annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national et ceux publiés respectivement par SNCF Réseau et l'EPSF. L'EPSF a ainsi répondu à une forte attente du secteur, portée par le Comité de suivi de mise en œuvre de l'arrêté du 19 mars 2012. Ce tableau sera mis à jour au fur et à mesure des publications jusqu'au 31 décembre 2015(b). Il a été mis en ligne au début de l'année 2015 dans la page dédiée à la présentation de l'Espace réglementation.

(a) En application des dispositions du II de l'article 124 de l'arrêté du 19 mars 2012.

(b) Date limite fixée par l'article 124 de l'arrêté du 19 mars 2012 pour la mise en conformité des textes.

## Rédaction d'un guide d'élaboration et de mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité à l'usage des exploitants ferroviaires

Conformément à l'article 9 de la directive 2004/49/CE modifiée concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires doivent établir leur système de gestion de la sécurité (SGS). Celui-ci doit contenir l'ensemble des informations qui figurent à l'annexe III de la directive.



Ce guide, fort attendu par les exploitants, a pour but d'apporter les éclairages nécessaires sur les exigences de sécurité tant sur le plan réglementaire que sur celui de l'organisation de l'entreprise concernée. Évolutif, ce guide sera revu au moins une fois par an pour tenir compte des évolutions du cadre réglementaire et du retour d'expérience quant à son utilisation par le secteur. Il est accessible dans la base de données documentaire du site Internet.

# La coopération entre autorités nationales de sécurité

Afin d'assurer la cohérence des interfaces entre les autorités nationales de sécurité, la réglementation européenne appelle celles-ci à coopérer, entre elles ou avec l'Agence ferroviaire européenne selon les cas, afin de faciliter la délivrance des autorisations et définir des stratégies de surveillance communes.

## **Nouvelle version du Document de référence national**

L'EPSF a engagé un important travail de mise à jour du référentiel français. Conformément à la décision 2011/155/EU, une nouvelle version du Document de référence national (DRN) français a été publiée en novembre 2014 dans la base de données européenne commune dite « Reference Document Data base » (RDD). Cette base de données est disponible sur le site Internet de l'Agence ferroviaire européenne. Le DRN liste les règles techniques nationales imposées pour l'autorisation des matériels roulants et les classe en trois catégories A, B, C au sens de la reconnaissance mutuelle.

En outre, le cadre juridique national (National Legal Framework, NLF) applicable à l'autorisation de mise en service de véhicules en France préparé par l'EPSF a été validé. Ce document schématise l'ensemble des procédures d'autorisation de matériel roulant.

## **Révision de documents techniques de l'accord BeNeFLuChE**

Afin d'améliorer les procédures d'autorisation de mise en service des véhicules et de tenir compte de l'adoption de nouveaux actes législatifs portant sur des systèmes techniques d'interopérabilité, l'EPSF a mené un travail de coopération entre les autorités nationales de sécurité de Belgique, des Pays-Bas, de France, du Luxembourg, de Suisse et d'Espagne afin de réviser des documents techniques communs dans le cadre de l'accord dit « BeNeFLuChE » du 16 janvier 2012 (guide d'application signé le 15/07/2014 et document technique commun daté de juin 2014).

## **Révision du guide d'application de l'accord de reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules entre la France et l'Allemagne**

Dans le cadre du protocole signé le 16 avril 2008 entre les autorités nationales de sécurité de France et d'Allemagne, pour la mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel

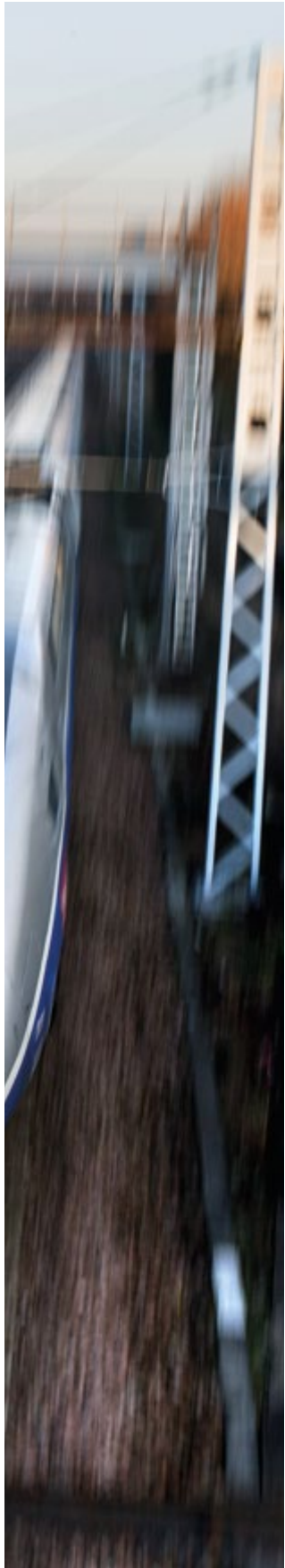
et grande vitesse, une révision du guide d'application publié le 27 mars 2009 a été mise en œuvre. Ce travail a pour objectif de fixer les procédures particulières et de simplifier les procédures d'autorisation entre les deux États membres.

## **Vers un accord de reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules avec la Hongrie**

L'EPSF a également engagé fin 2014 des échanges avec son homologue hongrois (NKH), concernant la mise en œuvre d'un accord de reconnaissance mutuelle des procédures d'autorisation des matériels roulants. La signature d'un protocole d'accord et le début des travaux de classification des règles techniques devraient intervenir en 2015.

## **Vers une stratégie commune de surveillance**

Enfin, conformément à l'article 8 point 1 au règlement (UE) n° 1077/2012 qui prévoit une coordination entre ANS en matière de surveillance des exploitants ferroviaires, l'EPSF a entrepris des discussions avec les ANS du Luxembourg, de la Belgique, de la Suisse et de l'Espagne afin de formaliser des accords mettant en œuvre une stratégie commune de surveillance du système de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité (partie B) dans plusieurs États membres.





Le fonctionnement  
de l'établissement

# 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.

## Les ressources

L'EPSF ne bénéficie pas de subventions de l'État et perçoit des recettes qui lui sont propres réparties principalement entre le droit de sécurité et les redevances.

### 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 0,1 € pour les trains de voyageurs par kilomètre parcouru, conformément à l'arrêté interministériel du 30 septembre 2011 fixant ce droit. Selon l'application de la loi de finances pour 2014, le produit de cette taxe affectée a été plafonné à 15,8 M€.

### 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 :

- à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, le taux horaire utilisé pour le calcul des redevances dues à l'établissement est selon les trois catégories suivantes : cadre technique (92 €/h), cadre confirmé (118 €/h) et expert (144 €/h);
- 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. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, le taux de redevance d'immatriculation est fixé à 8,80 euros pour les mouvements correspondant à une première instruction d'un véhicule dans le registre, et depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, à 4,40

euros pour les autres mouvements entraînant la perception d'une redevance;

- dans le cadre de la délivrance de la licence de conducteur de train, prévue par le décret 2010-708 du 29 juin 2010. La redevance est 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) et des actions de formation dans le cadre de conventions.

## 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 prestations de services demandées.

### Les investissements

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

## L'exécution budgétaire au travers du compte financier

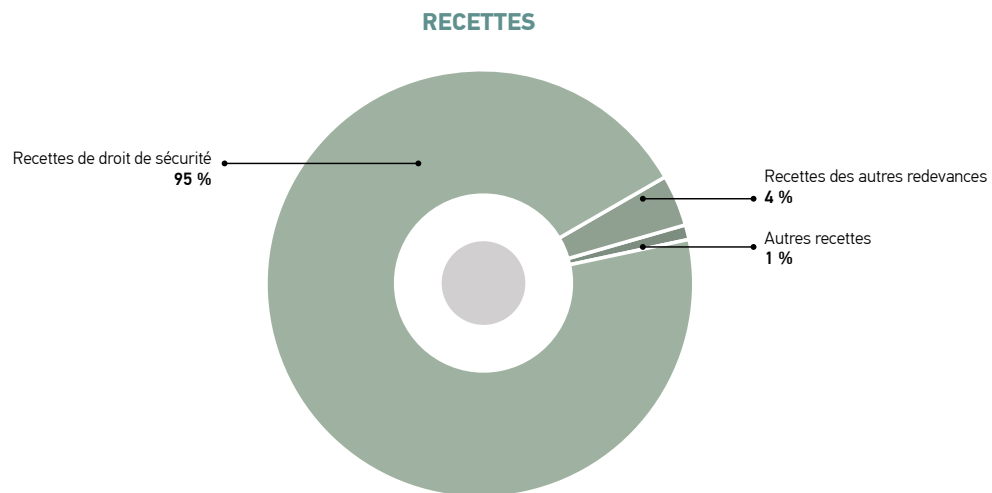
### Les recettes

Les recettes nettes enregistrées dans le compte financier représentent, après effet du plafonnement du droit de sécurité, 16 551 K€. Ces recettes sont en baisse par rapport à l'exercice 2013 en raison de l'abaissement du plafond de 17 500 K€ à 15 800 K€.

Les redevances perçues au titre des autorisations, des immatriculations et des licences s'élèvent à la somme de 651 K€, soit une baisse par rapport à 2013. Elles représentent 3,99 % du total des recettes contre 7,01 % en 2013.

En 2014, la part du droit de sécurité a constitué la ressource principale de l'établissement (95,46 %). Le droit de sécurité affecté s'est élevé à la somme de 15 800 K€, la somme de 1 773 K€ ayant été reversée au budget général de l'État.

Les autres recettes diverses s'élèvent à 100 K€.





### Les dépenses

Les dépenses s'élèvent à 12 346 K€. Elles sont en augmentation par rapport à 2013 (+ 5,74 %).

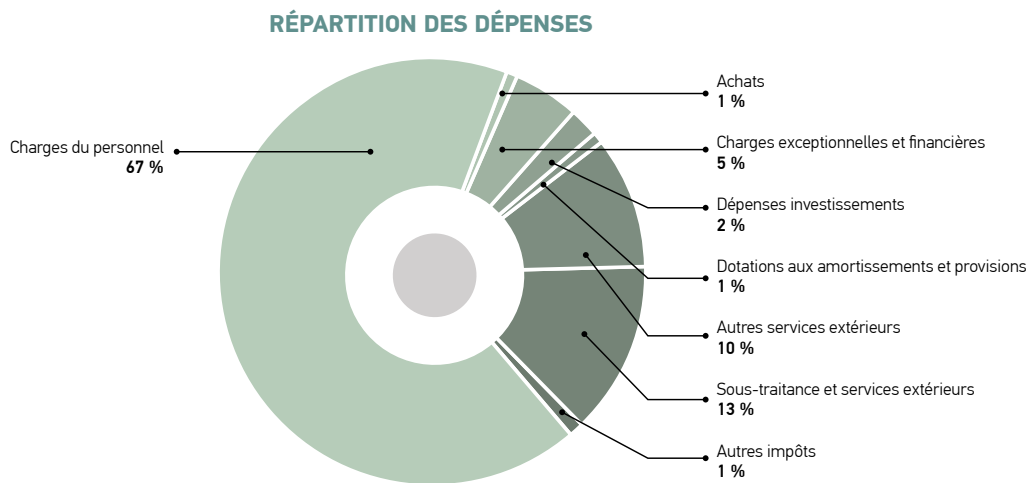
Les dépenses réelles courantes ont augmenté de 13,05 % par rapport à l'exercice 2013.

Les dépenses de personnel représentent 67 % du total des dépenses de l'établissement et s'élèvent à 8 438 K€, soit une hausse de 231 K€ par rapport à 2013 (+ 2,81 %) avec un effectif moyen nettement supérieur.

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 3 908 K€. Ils sont en augmentation de 12,72 % par rapport à 2013.

Hors charges exceptionnelles, la totalité des autres frais de fonctionnement baissent de 4,29 % en 2014 par rapport à 2013.

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 240 K€.



### Le résultat

Le résultat de l'année 2014 est excédentaire de 4 205 046,43 euros, supérieur de 30 % par rapport aux prévisions.

# La gestion des ressources humaines et la formation

## Les effectifs et le recrutement

L'année 2014 a été caractérisée par une hausse importante des effectifs. L'EPSF, qui comptait 96 salariés au 31 décembre 2013, emploie 108 salariés au 31 décembre 2014.

- 81.5 % des collaborateurs de l'EPSF ont un statut relevant du régime général. 18.5 % des collaborateurs ont un statut d'agent détaché (SNCF ou RATP) ou d'agent de la fonction publique.
- 5.5 % des collaborateurs sont à temps partiels.

En 2014, les profils des recrutements ont été diversifiés en intégrant notamment des collaborateurs plus « juniors » dans le domaine ferroviaire et en amenant des expertises complémentaires et variées, par exemple dans les domaines de l'audit.

22 nouveaux collaborateurs ont ainsi rejoint l'EPSF en contrat à durée indéterminée durant l'année 2014. Les efforts d'intégration de ces nouveaux salariés ont été déployés en conséquence, notamment par la mise en place d'une démarche de tutorat et d'un cursus « inspecteur ».

### L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2014 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE

Salariés régime général	Fonctionnaires détachés	SNCF détachés	RATP détachés
86	2	19	1

### RÉPARTITION PAR ENTITÉ

DG + directeurs	Services d'appui	Autorisations	Contrôles	Référentiels
6	16	28	38	20

## La formation professionnelle

L'année 2014 a été marquée par le développement de projets de formation et d'accompagnement innovants qui répondent à la fois aux axes prioritaires définis par l'établissement et aux besoins individuels et collectifs des collaborateurs.

### Mise en place d'une démarche de tutorat

Une démarche de tutorat interne a été mise en place afin d'optimiser le parcours d'intégration existant. Elle permet à tout nouvel arrivant, ou tout collaborateur en mobilité interne, de suivre un parcours d'intégration adapté au poste de travail dans le but de faciliter sa prise de fonction et d'être opérationnel dans les meilleurs délais.

Cette démarche a pour vocation de faciliter le transfert de compétences, de partager la culture et les valeurs de l'établissement, de capitaliser les bonnes pratiques des collaborateurs de l'établissement, et enfin de favoriser la synergie, les échanges entre les directions et services.

Pour mener à bien sa mise en place, une équipe de tuteurs a été constituée et formée en externe, pour la partie méthodologie et en interne, sur les outils propres à l'EPSF.



### Construction d'un cursus « inspecteur »

Un cursus « inspecteur » a été conçu dans le but de :

- faciliter l'intégration des nouveaux collaborateurs en leur proposant de réaliser des formations d'approfondissement sur les techniques ferroviaires et la réglementation associée;
- consolider les compétences des collaborateurs en poste dans un ou plusieurs domaines du système ferroviaire (fonctionnement du système ferroviaire, conduite et matériel, maintenance matériel, infrastructure, exploitation, analyse de risques);
- approfondir le métier d'inspecteur grâce à des actions de perfectionnement sur les méthodes et techniques d'audit et la rédaction de rapports, accompagnées de séquences sur le terrain.

Ces formations se composent de modules théoriques dispensés par des formateurs de l'organisme de formation ESTACA, complétés par des périodes d'immersion dans les enceintes ferroviaires.

### Harmonisation des pratiques professionnelles

D'autres formations ont été assurées dans le but de maintenir et développer les compétences et aussi d'harmoniser les pratiques professionnelles dans des domaines techniques spécifiques tels que le management de la qualité, la compatibilité électromagnétique ferroviaire, la gestion de tableaux de bord, le reporting services, le perfectionnement des techniques de management, etc.

### Formations réglementaires liées à la sécurité et aux conditions de travail

L'établissement a poursuivi son investissement en matière de sécurité en organisant des actions de formation sur les risques ferroviaires, les risques psychosociaux, la sécurité incendie, le maintien et l'actualisation des connaissances de l'équipe des sauveteurs secouristes du travail (SST).

### Formations transversales

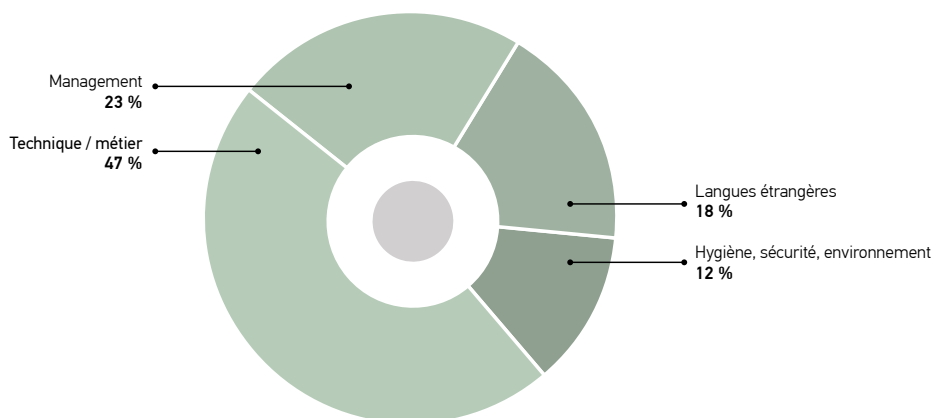
Des actions de formation plus transversales ont été réalisées notamment pour répondre aux besoins individuels et collectifs du personnel tels que le perfectionnement en anglais, en techniques de prise de parole en public, en techniques rédactionnelles, en préparation et conduite de réunion, etc.

### Investissement dans la formation

Le budget alloué pour la formation 2014 était de 250 000 € TTC. Au total, plus de 3 700 heures de formation ont été assurées. En moyenne, 100 personnes ont été formées et ont bénéficié de cinq jours de formation sur l'année pour une quarantaine d'actions organisées. L'investissement financier réalisé par l'établissement en 2014 représente plus de 3 % de la masse salariale.

Le graphique ci-dessous indique la répartition des heures de formation par thème.

RÉPARTITION DES HEURES DE FORMATION PAR THÈME (EN %)



# De nouveaux outils

## Gestion électronique des documents

L'outil de gestion des documents a été entièrement revu et adapté aux besoins de l'établissement. La plateforme Agora, tel est son nouveau nom, représente l'évolution naturelle de la toute première plateforme qui avait été mise en place au moment de la création de l'établissement.

Dans un contexte réglementaire où les besoins de traçabilité et de conservation des informations probantes vont grandissants, l'animation de la plateforme Agora s'inscrit dans une démarche plus large de gestion de l'ensemble de la documentation et des

archives de l'établissement afin de gérer au mieux les documents engageants et de répondre aux obligations légales en la matière.

Pour la gestion électronique de documents, la nouvelle plateforme Agora facilite davantage le dépôt de documents, la recherche des dossiers mais, à terme, doit surtout favoriser l'échanges d'information et la collaboration interdirections.

Le nouvel outil évoluera pour répondre, à moyen terme, aux obligations d'archivages.

## Renouvellement du parc informatique

Le service informatique de l'EPSF a particulièrement œuvré en 2014 dans un objectif de modernisation des outils informatiques à disposition des collaborateurs, afin de les aider à mener à bien leurs missions dans des conditions optimales. Le parc complet des ordinateurs portables a été renouvelé en fin d'année 2014 et sera installé progressivement dans le courant du premier semestre 2015.

## Dispositif e-learning

Depuis 2014, L'EPSF s'est engagé dans la mise en place d'un dispositif e-learning qui sera à la disposition de l'ensemble de ses collaborateurs d'ici à la fin du premier semestre 2015.

Les objectifs du e-learning sont de dynamiser le parcours d'intégration des nouveaux collaborateurs et de remplacer ou compléter les dispositifs internes classiques déjà en place au sein de l'établissement, telles que certaines formations en présentiel.

Les différentes thématiques abordées dans ce premier projet concernent l'EPSF (son histoire, ses missions etc.) et le système ferroviaire dans sa globalité (son histoire, ses acteurs, les composantes du système ferroviaire et notamment le système de sécurité etc.).



# Salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2014



# Sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

<b>AEF</b>	Agence d'essai ferroviaire	<b>HSE</b>	hygiène sécurité environnement
<b>AMEC</b>	autorisation de mise en exploitation commerciale	<b>IC</b>	incident caténaire (catégorie d'événement « sécurité »)
<b>ANS</b>	autorité nationale de sécurité	<b>IS</b>	installation de sécurité (catégorie d'événement « sécurité »)
<b>AP</b>	accident de personne (catégorie d'événement « sécurité »)	<b>ISS</b>	installation de sécurité simple
<b>APTU</b>	adoption de prescriptions techniques uniformes	<b>KVB</b>	contrôle de vitesse par balises (l'initiale « K » est utilisée à la place du « C » pour ne pas confondre contrôle avec commande)
<b>ATMF</b>	admission technique de matériel ferroviaire	<b>KADV</b>	contrôle d'autorisation de départ par balise
<b>BAPR</b>	block automatique à permissivité restreinte	<b>LGV BPL</b>	ligne à grande vitesse Bretagne / Pays de la Loire
<b>BEA-TT</b>	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre	<b>LGV SEA</b>	ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique
<b>C</b>	collision (catégorie d'événement « sécurité »)	<b>M</b>	matériel (catégorie d'événement « sécurité »)
<b>CD</b>	défaut conduite (catégorie d'événement « sécurité »)	<b>MAC</b>	moyen acceptable de conformité
<b>CE</b>	Commission européenne	<b>MD</b>	matière dangereuse (catégorie d'événement « sécurité »)
<b>CETU</b>	Centre d'étude des tunnels	<b>MEDDE</b>	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
<b>CIG</b>	Commission inter-gouvernementale (au Tunnel sous la Manche)	<b>MSC</b>	méthode de sécurité commune
<b>CLE</b>	consigne locale exploitation	<b>MZ</b>	signalisation « MZ » (Mauerhofer & Zuber)
<b>COD</b>	code communautaire	<b>NEV</b>	numéro européen du véhicule
<b>COFRAC</b>	Comité français d'accréditation	<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CTE</b>	Commission d'experts techniques	<b>OQA</b>	organisme qualifié agréé
<b>CUV</b>	contrat d'utilisation des véhicules	<b>OTIF</b>	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
<b>DCF</b>	Direction de la circulation ferroviaire	<b>PN</b>	passage à niveau
<b>DER</b>	déraillement (catégorie d'événement « sécurité »)	<b>PP</b>	protection du personnel (catégorie d'événement « sécurité »)
<b>DEX</b>	défaut d'exploitation (catégorie d'événement « sécurité »)	<b>PTU</b>	prescription technique uniforme
<b>DRN</b>	Document de référence nationale	<b>RDD</b>	Reference Document Data base
<b>ECM</b>	entité en charge de la maintenance	<b>RER</b>	réseau express régional
<b>EF</b>	entreprise ferroviaire	<b>RETVA</b>	Registre européen des types de véhicules autorisés
<b>EPIC</b>	établissement public industriel et commercial	<b>REX</b>	retour d'expérience
<b>ERA</b>	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)	<b>RIC</b>	Regolamento Internazionale Carroze (règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international)
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System* (système européen de surveillance du trafic ferroviaire)	<b>RID</b>	Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail (transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID)
<b>ETCS</b>	European Train Control System		
<b>FR</b>	frein (catégorie d'événement « sécurité »)		
<b>GI</b>	gestionnaire d'infrastructure		
<b>GID</b>	gestionnaire d'infrastructure délégué		
<b>GV</b>	géométrie de la voie (catégorie d'événement « sécurité »)		



<b>RISC</b>	Railway Interoperability and Safety Committee
<b>RFN</b>	réseau ferré national
<b>RFF</b>	Réseau ferré de France
<b>RNV</b>	Registre national des véhicules
<b>RVV</b>	Registre virtuel des véhicules
<b>SAM</b>	spécification d'autorisation du matériel
<b>SGS</b>	système de gestion de la sécurité
<b>SGTM</b>	Secrétariat général du Tunnel sous la Manche
<b>SSICF</b>	Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (ANS belge)
<b>SST</b>	sécurité et santé au travail
<b>STI</b>	spécification technique d'interopérabilité
<b>STRMTG</b>	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
<b>TER</b>	transport express régional
<b>UE</b>	Union européenne
<b>UNECTO</b>	Union des exploitants de chemins de fer touristiques
<b>UTP</b>	Union des transports publics et ferroviaires

Édité en avril 2015

ISSN : 1967-0648

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

Conception graphique :  
Links Création Graphique

Photos :

© Studio Borel : photos portraits des pages 3, 9, 11, 57

© Christophe Recoura : photos ferroviaires pages de couverture, 4, 6, 10, 14/15, 16, 19, 24, 49, 52

© Vincent Colin : photos conférence page 34, 35, 36, 37

© Photos constructeurs : pages 20, 21

© Arnaud Bouissou/MEDDE-MLETR : photo réseau ferroviaire portuaire de la Rochelle pages 3 et 51

Impression :

Alliance Partenaires Graphiques







**EPSF**

60 rue de la Vallée  
CS 11758  
80017 Amiens Cedex 1

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