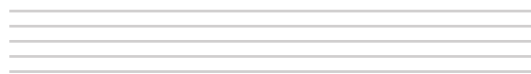





RAPPORT, D'ACTIVITÉ 2009









P. 5 Le mot du directeur général
P. 6 Le conseil d'administration
P. 7 L'organigramme
P. 8 Les chiffres-clé
P. 12 Les faits marquants
P. 14 Les femmes et les hommes de l'EPSF
P. 18 La direction Autorisations et Veille
P. 32 La direction Référentiels et Europe
P. 38 Le secrétariat général
P. 40 Le cadre réglementaire
P. 42 La communication



Repère
T
Voie
B



Le mot du directeur général

Pour l'EPSF, l'année 2009 a été marquée par le regroupement de l'ensemble des services au sein de notre siège à Amiens et donc par un effort tout particulier d'adaptation de l'organisation afin que notre activité soit maintenue et même développée.

On peut ainsi constater, grâce à l'engagement de tous, que l'activité 2009 a pleinement répondu aux objectifs qui avaient été assignés à l'établissement. On peut évoquer, à titre d'exemple, la mise en place des instances de concertation avec le personnel, la DUP et le CHSCT, les autorisations de mise en exploitation d'un certain nombre de systèmes et matériels innovants, un accroissement de notre effort de contrôle et la poursuite de nos relations fructueuses avec nos homologues européens qui s'est traduite par la signature de nouveaux accords de reconnaissance mutuelle.

Au-delà de ces quelques illustrations de nos productions, je vous invite à prendre connaissance de ce rapport d'activité qui retrace une année de travail, constituant un nouveau pas dans la construction de l'établissement au service de la sécurité ferroviaire.

Que toutes celles et ceux qui ont contribué à ces travaux en 2009 soient remerciés.

J'espère que ce rapport sera instructif et agréable à lire. Je vous en souhaite bonne lecture.





Le conseil d'administration

Le conseil d'administration est composé de 12 membres : six représentants de l'État, deux du Parlement, deux des personnels et deux personnalités qualifiées. Il a connu en 2009 le renouvellement de trois de ses membres : les deux personnalités qualifiées et le représentant du CGEDD, président du conseil d'administration. Michel Quatre et François Gruffaz au titre des personnalités qualifiées et Frédéric Rico, représentant du CGEDD, ont ainsi vu leur mandat renouvelé pour trois ans. Frédéric Rico a été réélu président du conseil d'administration le 22 octobre 2009. La fin du mandat des deux représentants élus du personnel a donné lieu à des élections le 5 novembre 2009 qui ont conduit à l'élection d'Éric Lagaize et de Frédéric Hénon.

Sa composition est désormais la suivante :

- un représentant de l'État est désigné nominativement, il s'agit de Frédéric Rico, ingénieur général des Ponts, des Eaux et Forêts, nommé membre du conseil d'administration au titre du CGEDD par arrêté du 2 mai 2009 et élu président du conseil d'administration lors de la séance du 22 octobre 2009 ;
- les cinq autres représentants de l'État sont désignés *ès fonctions*. Ils représentent les directions d'administration centrale les plus concernées par l'activité de l'établissement : la Direction des services de transport, la Direction des affaires économiques et internationales auprès du ministre chargé des transports, la Direction du budget, la Direction de la défense et de la sécurité civile et la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services ;
- le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale Dominique Le Mener ;
- les deux représentants élus du personnel sont Éric Lagaize et Daniel Flippe, parti en retraite au cours d'année (Éric Lagaize et Frédéric Hénon, élus en novembre 2009, siégeront en 2010) ;
- les deux personnalités qualifiées sont François Gruffaz et Michel Quatre.

6

Participant aussi au conseil d'administration avec voix consultative :

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

Trois réunions se sont tenues en 2009. Les travaux ont tout d'abord porté sur les sujets récurrents sur lesquels il lui revient de délibérer comme le budget prévisionnel 2010, la clôture des comptes 2008, le rapport d'activité 2008, le programme d'activité 2009 et le rapport sur la sécurité du réseau ferré national 2008. L'activité du conseil d'administration a également porté sur l'ensemble des délibérations nécessaires à la bonne réalisation du regroupement de l'établissement sur le site d'Amiens, à savoir les approbations des marchés les plus importants et les travaux d'aménagement. Il a également examiné le document prospectif présenté par le directeur général sur l'évolution de l'établissement jusqu'en 2015. Au total, ces décisions ont fait l'objet de 19 délibérations.



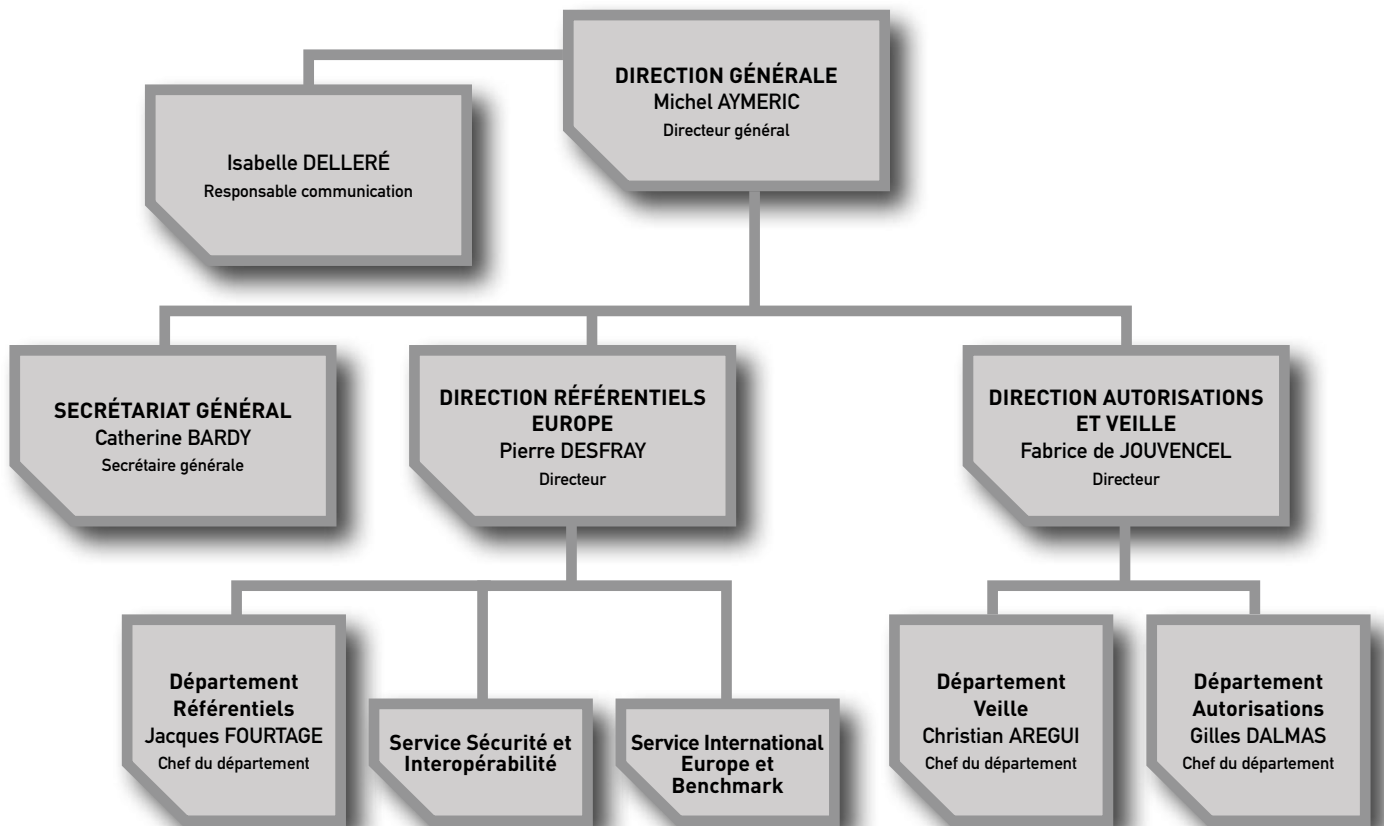
L'organigramme

au 31 décembre 2009



Le COMEX

Le CODIR





Les chiffres-clé

Le budget

Acte de prévision et d'autorisation à engager les dépenses ou à percevoir les recettes, le budget pour une année contient l'ensemble des recettes et des dépenses à réaliser par l'établissement. Le budget doit être équilibré en recettes et en dépenses.

Les ressources

L'EPSF a un budget autonome, il ne bénéficie pas de subventions de l'État et perçoit des recettes qui lui sont propres (taxe affectée et redevances). Celles-ci, d'un montant de 14 823,8 k€, se répartissent ainsi :

→ Le droit de sécurité

Prévu par la loi du 5 janvier 2006, 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, et sur proposition du conseil d'administration, 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. En 2009, le droit de sécurité représente l'essentiel des recettes de l'EPSF, avec un montant de 13 945 K€, soit environ 94 %.

→ Les redevances

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

Par délibération des 21 juin 2006 et 31 janvier 2007 publiées au bulletin officiel du ministère chargé des transports, le conseil d'administration a fixé les modalités de liquidation et de recouvrement des redevances. Le taux horaire appliqué est de 105 euros. Les redevances représentent 500 k€, soit environ 5 % des recettes totales de l'EPSF.

→ Les prestations de services

L'EPSF réalise des prestations de service (assistance en matière de sécurité ferroviaire) au profit d'organismes tiers dans le cadre de conventions. Ces recettes représentent environ 1 % des recettes totales de l'EPSF.

8

Les dépenses

Les recettes doivent permettre à l'EPSF d'assumer l'ensemble de ses dépenses, telles que les rémunérations du personnel, les charges sociales et fiscales, les consommations et achats divers, le remboursement des frais de mission et de déplacement, les achats de mobilier et de matériel, dépenses dont la répartition au budget prévisionnel 2009 s'établit comme suit :

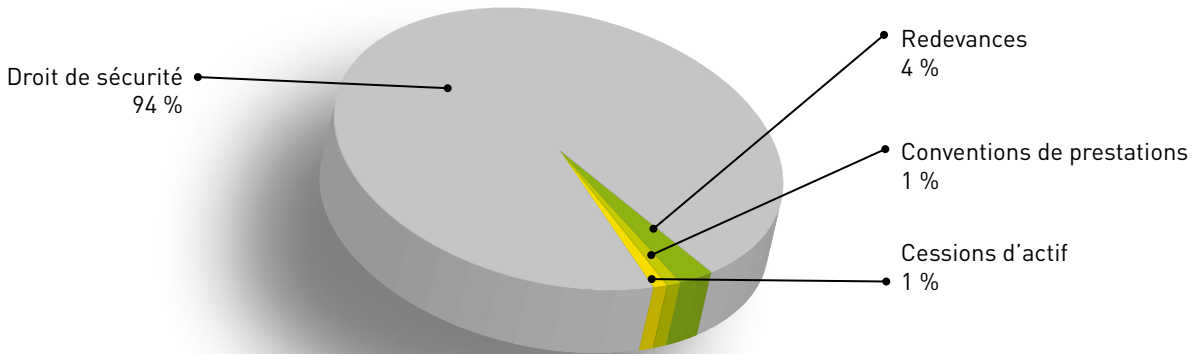
- 10 507,8 k€ de dépenses de personnel ;
- 6 086,2 k€ d'autres charges de fonctionnement ;
- 1 280 k€ de dépenses d'investissement.

Le compte financier

Les recettes

Elles sont d'un montant très proche des prévisions budgétaires, à savoir 14846,2 k€.

RÉPARTITION DES RECETTES



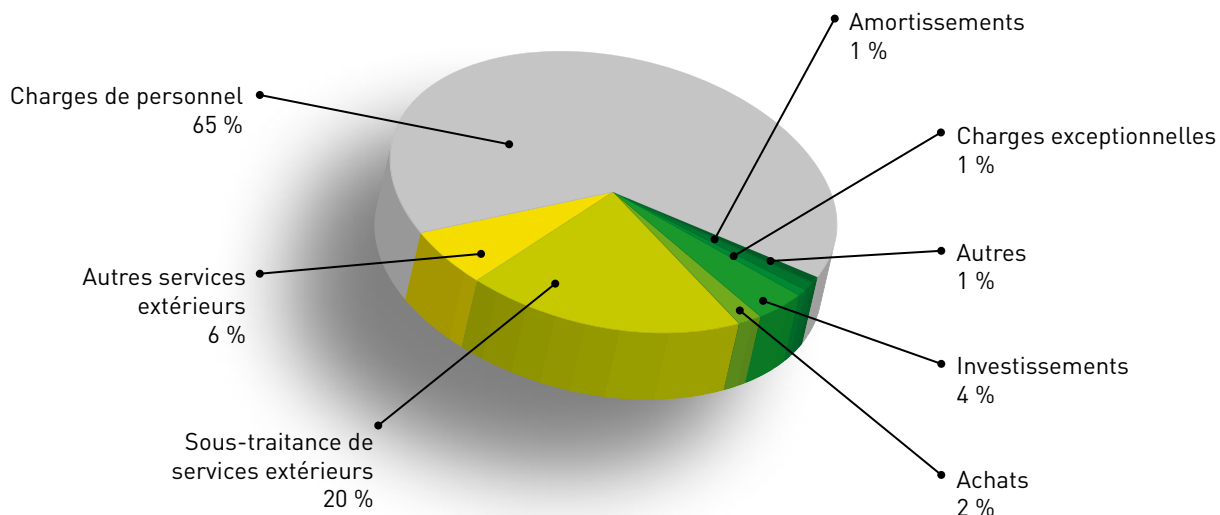
Le total des titres de recettes relatifs au droit de sécurité pour l'année 2009 s'élève à 13940,7 k€, affichant ainsi une hausse de 4,4 % par rapport à l'exercice précédent. Le montant du droit de sécurité représente donc 94 % des recettes totales de l'EPSF.

S'agissant des redevances, 162 des titres de recettes ont été émis à l'encontre des entreprises demandant des autorisations pour un total de 524,4 k€. On constate que le montant des redevances est en baisse de 12,8 % par rapport à l'exercice 2008, l'année 2008 ayant connu des dossiers exceptionnels de demandes d'autorisations. En revanche, le nombre d'émissions de titres relatifs aux redevances reste stable.

Les dépenses

Elles sont d'un montant inférieur aux prévisions 2009 et s'élèvent à 14534,8 k€.

RÉPARTITION DES DÉPENSES



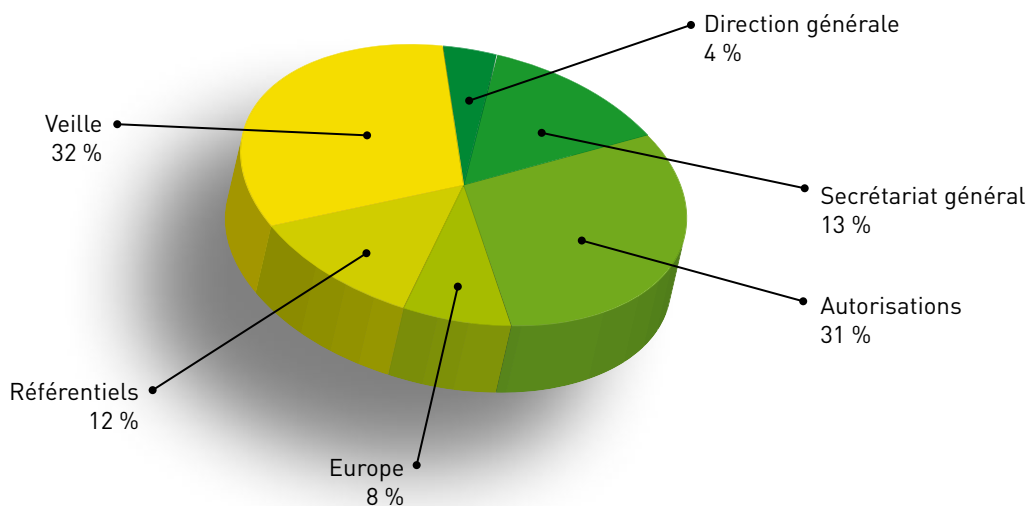
Les charges de personnel représentent 65 % du total des dépenses de l'année 2009.

Les dépenses de sous-traitance et services extérieurs passent de 9 à 20 % du total des dépenses entre l'exercice 2008 et 2009. Cette évolution est imputable essentiellement à l'augmentation du poste « loyer » du fait de l'occupation simultanée durant quelques mois des deux sites d'Amiens et de La Défense et des nouveaux locaux destinés au regroupement de l'établissement.

Inversement, la contractualisation de nouveaux marchés publics à la suite de l'implantation de l'EPSF sur un seul site et la rationalisation de nos modes de fonctionnement a permis de réaliser des économies sur les autres postes de fonctionnement.

Les dépenses d'investissement ont été plus importantes en 2009, du fait de l'installation de la totalité du personnel de l'EPSF dans de nouveaux bureaux, et représentent 4 % du total des dépenses.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DÉPARTEMENT



Les départements techniques Autorisations et Veille totalisent comme dans les exercices précédents plus de 60 % des dépenses de l'EPSF. Les services support et ceux rattachés à la direction générale représentent 17 % du total des dépenses, toute nature confondue.





Les faits marquants

12 JANVIER

Signature d'une déclaration d'intention entre la France et la Suisse par le Conseiller fédéral suisse, Moritz Leuenberger, et le secrétaire d'État français aux transports, Dominique Bussereau afin de faciliter la circulation de tous les matériels français et suisses dans les deux pays respectifs. Cette déclaration doit contribuer à éliminer les obstacles au trafic ferroviaire transfrontalier.

21 JANVIER

Organisation du séminaire annuel intitulé « le REX sur le REX » consacré à faire le bilan de la démarche d'échange et partage d'expériences engagée lors des réunions trimestrielles REX. Toutes les entreprises ferroviaires exerçant sur le réseau, RFF, la SNCF-GID, le ministère chargé des transports ainsi que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre étaient représentés.

12 FÉVRIER

Agrément au titre d'expert ou organisme qualifié (EOQA) à la société Bureau Veritas en vue d'évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés.

3 MARS

Mise en place de la délégation unique du personnel (DUP).

4 MARS

Certificat de sécurité à l'entreprise TSO qui pourra désormais assurer elle-même des services de transport pour déplacer les matériels roulants et acheminer les fournitures nécessaires à l'exécution de ses travaux ferroviaires.

6 MARS

Accords de reconnaissance mutuelle pour les autorisations de matériels roulants entre la France et la Suisse. Ces nouveaux accords faciliteront et raccourciront les procédures d'autorisations pour les demandeurs et contribueront à faciliter l'accès au marché pour l'industrie dans les deux pays.

13 MARS

Agrément à la société Railway Approvals Limited au titre d'organisme qualifié (OQA) en vue d'évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés.

18 MARS

Signature d'une convention entre l'EPSF et l'INRETS établissant un partenariat permettant de traiter en commun, mais sous les aspects propres à chacun, certains sujets techniques du domaine ferroviaire dont l'incidence sur la sécurité est démontrée.

27 AVRIL

Autorisation pour le transport des semi-remorques chargées de marchandises dangereuses sur l'autoroute ferroviaire exploitée entre Le Boulou et Bettembourg. Cette extension des possibilités de chargement doit permettre à ce mode de transport innovant de poursuivre son développement et ainsi accroître la part du mode ferré dans les transports.

4 MAI

Déménagement et installation des directions techniques et de l'ensemble des services administratifs à Amiens dans le quartier Gare la Vallée à proximité immédiate de la gare SNCF et du centre ville.



4 MAI

Approbation du dossier préliminaire de sécurité du nouveau système de contrôle de commande interopérable ETCS, (European Train Control System) permettant de commencer les travaux de réalisation de ce système européen.

14 MAI

Signature de protocoles de reconnaissance mutuelle entre la France et l'Espagne pour les autorisations des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et grande vitesse ainsi que celles des wagons. Ces nouveaux accords faciliteront et raccourciront les procédures d'autorisations pour les demandeurs et contribueront à faciliter l'accès au marché pour l'industrie dans les deux pays.

28 MAI

Autorisation à la société LOHR Industrie modifiant les conditions de mise en exploitation commerciale du wagon Modalohr afin de permettre à celui-ci de transporter des semi-remorques de gabarit plus important en hauteur.

25 JUIN

Mise en place du CHSCT.

3 JUILLET

Autorisation de la locomotive du type TRAXX F 140 MS version KL de Bombardier Transportation GmbH portant notamment sur les adaptations nécessaires à la circulation sur le RFN : adjonction d'éléments de sécurité, configuration du système électrique : 25 kV 50 Hz et 1,5 kV continu et ajout d'un nouveau pantographe 1,5 kV.

21 OCTOBRE

Publication du Rapport sur la sécurité du réseau ferré national 2008. Cette publication est prévue par l'article 18 de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE) qui dispose que « Chaque année, l'autorité de sécurité publie un rapport annuel concernant ses activités au cours de l'année précédente et le transmet à l'Agence ferroviaire européenne au plus tard le 30 septembre ».

22 OCTOBRE

Réélection de Frédéric Rico, président du conseil d'administration.

2 NOVEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la phase 1 du poste P 1L de Longueau (80). Ce poste d'aiguillage informatisé de type PIPC 2006 de Thalès remplace quatre postes de technologie ancienne contribuant ainsi à améliorer la sécurité et la régularité des circulations.

5 NOVEMBRE

Renouvellement de la représentation du personnel au conseil d'administration au terme du 1^{er} mandat de 3 ans des élus précédents. Éric Lagaize est réélu et Frédéric Hénon est élu.

10 DÉCEMBRE

Autorisation à la SNCF pour la mise en exploitation commerciale de l'automotrice Z 50000, appelée « Francilien » en unité simple sur la section de ligne du RFN reliant les gares de Paris Nord et Luzarches.





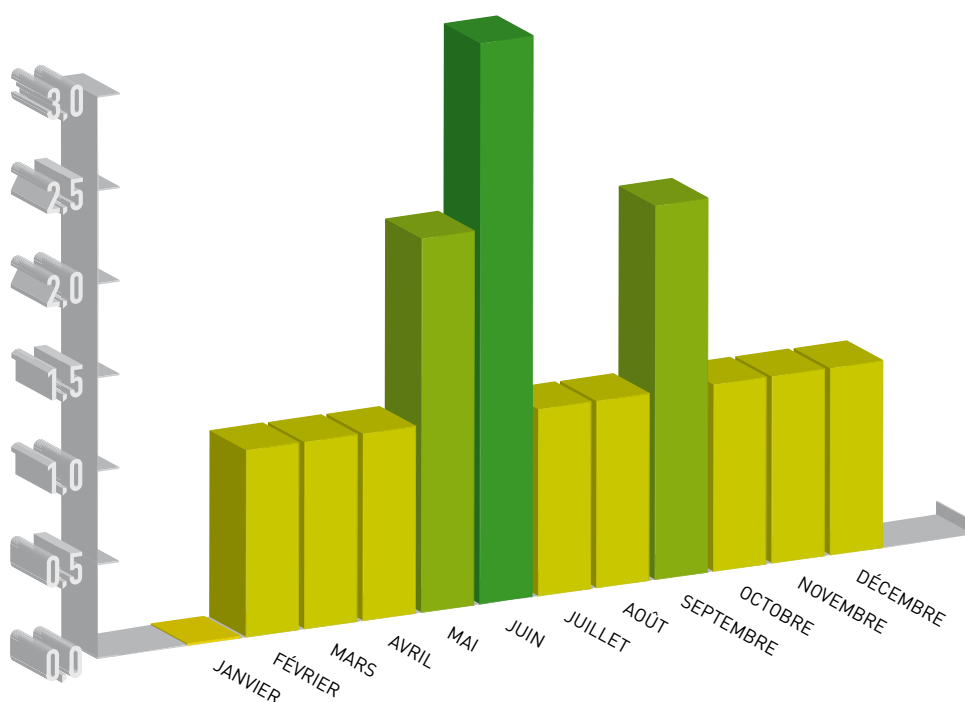
Les femmes et les hommes de l'EPSF

L'année 2009 a été caractérisée par une légère croissance des effectifs pour atteindre 99 salariés au 31 décembre. Toutefois, compte tenu des départs intervenus en cours d'année, cela représente 15 recrutements conduisant à un effort d'intégration et de formation de ces nouveaux salariés, identique à l'année précédente.

Parmi les quinze recrutements effectués, huit ont concerné des emplois de cadres spécialistes ferroviaires, trois des cadres « juniors », trois des techniciens et un emploi de cadre aux services des Ressources humaines.

L'essentiel des recrutements a été effectué sur le marché du travail privé et concerne des salariés relevant du régime général. Seuls six salariés recrutés en 2009 proviennent de la SNCF, mis en situation de détachement dans les conditions législatives et réglementaires.

RECRUTEMENT



L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2009 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE

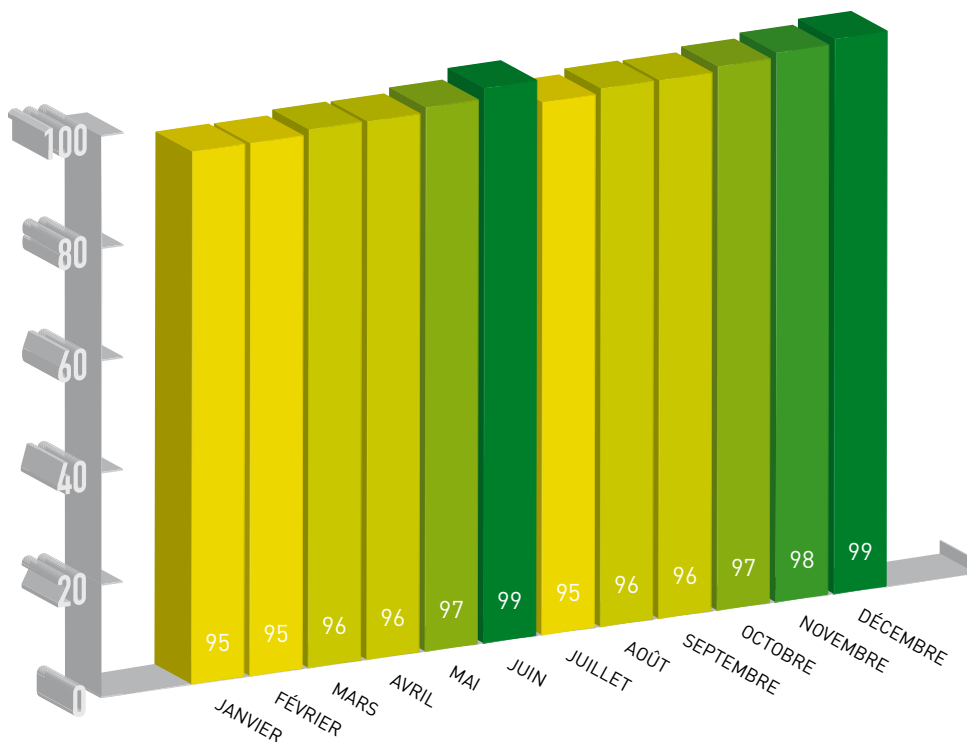
Salariés au régime général	Fonctionnaires détachés	Salariés de la SNCF détachés	Salariés de la RATP détachés
53	3	41	2

RÉPARTITION PAR ENTITÉ

DG + directeurs	Services d'appui	Autorisation et Veille	Référentiels et Europe
4	18	59	18

Sur l'année, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 96,6 salariés dont 4 à temps partiel (soit 94,9 ETP).

EFFECTIF



Formation professionnelle

L'année 2009 aura permis de consacrer plus de 3000 heures à la formation professionnelle. Ceci a représenté une moyenne de plus de 4 jours de formation par personne.

69 salariés de l'établissement, soit 70 % de l'effectif, ont ainsi suivi une, voire plusieurs actions de formation pendant cette année.

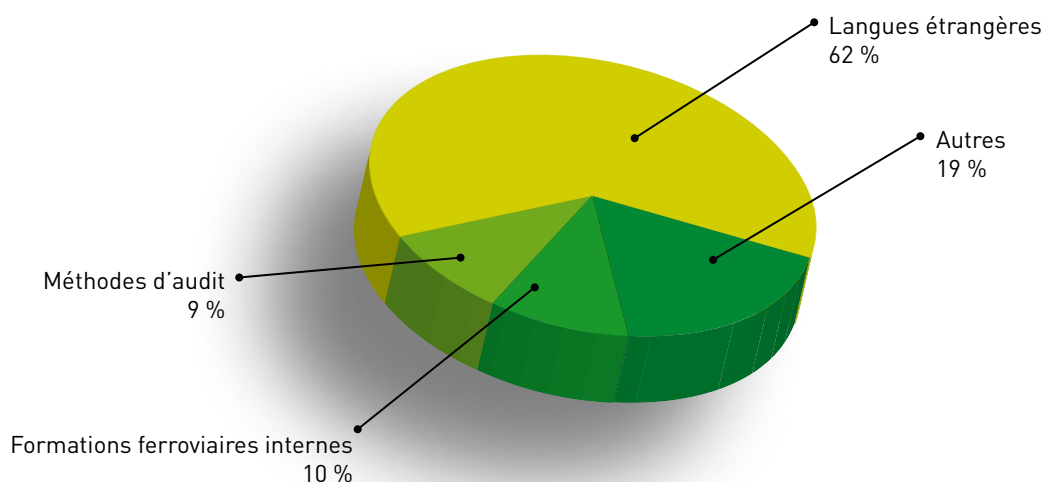
Parmi les principales actions de formation mises en œuvre en 2009, il convient de citer :

- la poursuite de formations internes d'initiation au secteur ferroviaire et sur les compétences ferroviaires, assorties de stages pratiques ;
- la formation à la méthode d'audit ;
- la poursuite de l'effort de formation engagé dès 2006, sur la pratique des langues ;
- ainsi que la participation de trois de nos jeunes salariés au mastère spécialisé ferroviaire de l'ENPC, qui ont soutenu leur mémoire avec succès en fin d'année 2009.

Il faut noter qu'un nouveau salarié de l'établissement a entamé le cursus du mastère spécialisé ferroviaire en septembre 2009, dispositif de formation dont l'EPSF est partenaire.

Le graphique joint, indique la répartition de ces heures de formation, par thème.

THÈMES DE FORMATIONS



Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

L'année 2009 aura été marquée par la mise en œuvre du dispositif de gestion des qualifications professionnelles et des carrières propre à l'établissement, contenu désormais dans le règlement intérieur. Ces éléments doivent faire l'objet de réajustements et de mises à jour en 2010.





Direction Autorisations et Veille

L'année 2009 aura été marquée pour la direction Autorisations et Veille, comme pour l'EPSF, par son installation dans ses nouveaux locaux d'Amiens. Un enjeu important pour la direction AV était de minimiser l'inévitable perturbation engendrée par cet événement sur ses activités. Cet objectif a été atteint puisque toutes les autorisations demandées ont été délivrées dans des délais en général très sensiblement inférieurs à ceux réglementairement exigés et que le programme d'audit a été, non seulement respecté, mais dépassé.

Dans le domaine des autorisations, l'activité « certificat de sécurité » a été essentiellement marquée par l'autorisation de modifications liées à des extensions de périmètres ou à des modifications d'organisation demandées par les entreprises ferroviaires dans le cadre du développement de leurs activités. Une nouvelle entreprise a toutefois également été certifiée.

Une modification importante a également été apportée aux agréments de sécurité de RFF et de la SNCF GID en raison de la réorganisation de la branche « infrastructure » de la SNCF, d'autres évolutions en relation avec la parution de la loi « ORTF », notamment la création de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF).

D'autres nouveaux acteurs importants du domaine ferroviaire sont également apparus et ont été autorisés par l'EPSF : trois centres de formation et deux organismes qualifiés agréés (OQA).

Concernant les mises en exploitations commerciales de systèmes, les autorisations délivrées, que ce soit pour la réalisation ou la mise en service, ou bien encore plus en amont les avis donnés sur des dossiers de définition, l'ont également été dans le cadre du développement des trafics et de la modernisation des systèmes qu'il s'agisse :

- du fret (autoroute ferroviaire Lorry Rail, locomotives interopérables comme la TRAXX F140 MS ou la JT 42 CWRM-120, wagons) ;
- des transports de voyageurs régionaux (automoteurs bi-mode, porteur hyperdense, nouvelle automotrice transilien, rames FLIRT, tram-train Avanto) ;
- des transports de voyageurs à grande vitesse (bi-standard ERTMS/TVM, rames VELARO) ;
- de l'infrastructure (corridors ETCS 1, nouveau poste d'aiguillage informatisé, 2^e phase LGV EST, LGV Bretagne Pays de la Loire, etc.).

Les activités de tenue et mise à jour des registres de véhicules (registre de type et registre d'immatriculation) se sont poursuivies activement, et l'application informatique gérant ces bases a fait l'objet d'un nouveau portage qui devrait en améliorer la fiabilité et la disponibilité.

Dans le souci de simplifier et d'accélérer autant que possible les procédures d'autorisations et faci-

liter le travail des demandeurs, six accords de reconnaissance mutuelle avec nos voisins européens ont été signés et trois guides pour l'élaboration des dossiers de demande ont été publiés ou mis à jour. Des projets de guides pour les futurs opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ainsi que pour les gestionnaires d'infrastructure ont également été mis en chantier.

Dans le domaine de la veille, le nombre total de contrôles (52) est en sensible augmentation par rapport à l'année 2008, notamment pour les inspections :

- 36 audits en 2009 (contre 28 en 2008) ;
- 16 inspections en 2009 (contre 10 en 2008) ;

Il s'agit d'une tendance appelée à s'inscrire dans la durée, compte tenu du nombre croissant d'acteurs intervenant sur le réseau.

Le rythme des contrôles des centres de formation s'est accéléré en 2009 (14 en 2009 contre 10 en 2008). On note également la réalisation d'un audit OQA (organisme qualifié agréé).

Le nombre total de constats réalisés (écarts et points maîtrisés) est quasiment identique à celui de 2008. Ramené au nombre d'audits, écarts comme points maîtrisés diminuent. Mais ce résultat, qu'on pourrait considérer comme la traduction d'une certaine stabilité du niveau de sécurité, doit être interprété avec prudence. En effet, l'augmentation des inspections et les changements de périmètre des audits ont obligatoirement eu une influence sur le résultat.

La base de données « incidents » a migré sous une nouvelle application informatique beaucoup plus performante afin de répondre d'une part, à un besoin de stockage supérieur à 10 ans et d'autre part, à la nécessité d'augmenter la capacité d'enregistrement des incidents en fonction des sources d'information. Son exploitation permet maintenant d'effectuer des analyses de tendance par type d'évènement et / ou d'exploitant et de lancer ainsi en tant que de besoin des alertes plus pertinentes.

On note la rédaction de 12 lettres mensuelles d'information dans lesquelles sont exposés les incidents les plus significatifs du mois et dont la parution est maintenant très attendue par tous leurs destinataires.

La démarche de retour d'expérience « système », engagée avec tous les exploitants ferroviaires fin 2007, a fait l'objet en début d'année 2009 d'un premier bilan « un an après ». Il en est ressorti que cette démarche était très appréciée par tous et devait être maintenue et même accentuée si possible. L'année 2009 a été l'occasion d'échanges fructueux, notamment sur des difficultés d'exploitation apparues au fur et à mesure de l'extension de l'ouverture du réseau à de nouveaux acteurs (concomitance d'exploitation, installations simples, autorisations de départ, etc.), mais aussi d'exposés, à l'initiative des exploitants ferroviaires, de données très intéressantes issues de leurs retours d'expérience, preuve si besoin était, que le niveau de sécurité sur le RFN est bien une préoccupation partagée par tous les acteurs.

Département Autorisations

Certificats de sécurité et attestations de sécurité

Certificats de sécurité

24 demandes de certificats de sécurité ont été adressées à l'EPSF en 2009. Parmi ces demandes, 23 portaient sur des modifications et 1 sur la délivrance d'un nouveau certificat de sécurité. Toutes ces demandes ont donné lieu à une décision favorable.

Nouvelle délivrance

1 nouveau certificat de sécurité partie A et partie B, délivré à l'entreprise TSO le 4 mars 2009 pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de marchandises sur le RFN.

Modifications

- nombreuses demandes de modifications relatives à des extensions de parcours, d'itinéraires et/ou trafics notamment pour VFLI (12 demandes), Colas Rail, CFL Cargo et TSO
- 1 demande de modification suite à un changement d'organisation générale pour la SNCF
- demandes de modifications pour mise au « format » partie A et partie B de ECR, VFLI

Attestations de sécurité

2 demandes d'attestation de sécurité ont été déposées à l'EPSF en 2009 par des entreprises conventionnées au titre de l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF, conformément aux dispositions du décret n° 2006-1279. Ces demandes concernaient des renouvellements pour des attestations qui n'avaient été délivrées que pour une durée de 1 an par l'EPSF.

- CFTA qui exploite et entretient des lignes en Bretagne entre Guingamp et Carhaix ainsi qu'entre Guingamp et Paimpol
- La Compagnie du Blanc Argent qui exploite et entretient la ligne Salbris / Luçay-le-Mâle en Sologne

Ces deux demandes ont donné lieu à une décision favorable.

Agréments

Gestionnaire d'infrastructure

1 demande de modification des agréments de sécurité de gestionnaire d'infrastructure de RFF et de la SNCF GID a été déposée et acceptée le 22 décembre 2009. Elle était essentiellement motivée par la réorganisation de la branche « infrastructure » de la SNCF (suppression de l'échelon régional infrastructure) et d'autres évolutions en relation avec la parution de la loi « ORTF », notamment la création de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF).

Centres de formation

13 demandes concernant des agréments de centres de formation ont été déposées auprès de l'EPSF en 2009 et ont toutes donné lieu à une décision favorable.

Nouvelles délivrances

3 demandes concernant un premier agrément :

- Institut Kéolis Régional (IKR) Centre Loire
- Campus de Béziers de la SNCF
- Campus de Nancy – Strasbourg de la SNCF



Extensions

2 demandes relatives à des extensions d'agrément :

- centre de formation d'Euro Cargo Rail
- campus de Lyon de la SNCF

Renouvellements

8 demandes relatives à des renouvellements d'agrément (agrément délivrés initialement par le ministère en charge des transports) :

- 7 centres de la SNCF
- 1 centre de formation pour Eurotunnel

Levée de suspension

Le 19 février 2009, l'EPSF a levé la suspension de l'agrément du centre de formation professionnelle ferroviaire IFTIM-Entreprises prononcée le 17 mars 2008.

21

EOQA

2 demandes ont été adressées à l'EPSF en 2009 en vue d'un agrément en tant qu'expert ou organisme qualifié agréé (EOQA).

2 agréments ont été délivrés au titre d'organisme qualifié agréé (OQA) :

- Bureau Veritas
- Railway Approvals Limited (RAL)

Autorisations de mise en exploitation commerciale

Système (et contrôle commande et signalisation)

7 autorisations ont été délivrées pour les projets suivants :

- l'autoroute ferroviaire Lorry-Rail concernant la circulation des convois respectant le nouveau gabarit désigné E-AFPL1

- l'autoroute ferroviaire Lorry-Rail autorisée pour la circulation de convois « mixtes » et le chargement de tout type de véhicule
- le poste d'aiguillage informatique à technologie PC (PIPC) de Longueau
- le changement de mode de traction en circulation pour la desserte de l'axe Chagny-Nevers par les rames automoteurs à grande capacité bi-mode (rames composées d'éléments de type B 81 500)
- bi-standard ERTMS/TVM réduit Diva dans sa version V 7.1.6
- bi-standard ERTMS/TVM dans sa version 7.2.3.2 pour des circulations sous des systèmes de contrôle nationaux français
- 1 complément pour levée de réserve concernant l'autoroute ferroviaire Lorry-Rail entre Le Boulou et Bettembourg, pour le transport des semi-remorques chargées de marchandises dangereuses (excepté les classes 1, 2, 5.2 et 7)

Matériel roulant (hors wagons)

12 autorisations ont été délivrées dont :

- 1 concernant la rame automotrice type Z 50 000 (NAT)
- 8 autorisations portant sur des modifications substantielles sur les matériels suivants :
 - 3 000 CFL
 - BB 475 000 version franco-allemande
 - TGV Dasye 2007
 - TGV POS
 - BB 460 000
 - X 73 500
 - G1206
 - TRAXX F140 MS
- 3 compléments pour levée de réserves concernant les matériels

Wagons

13 autorisations ont été délivrées dont :

- 6 autorisations concernant des systèmes nouveaux : wagons trémies 80 et 90 T, wagons trémies équipés de bogies Y.25 et wagons citernes
- 6 autorisations portant sur des modifications substantielles
- 1 complément pour levée de réserves

Agréments RID

Par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (paru au journal officiel du 27 juin 2009), l'EPSF a été reconduit comme organisme compétent pour la délivrance des agréments de prototypes de wagons-citernes prévus au 6.8.2.3 du RID.

Cet arrêté dit « arrêté TMD » est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2009 et abroge l'arrêté du 5 juin 2001 modifié (dit « arrêté RID »).

À ce titre, 2 agréments RID ont été délivrés en 2009 par l'EPSF :

- wagons-citernes destinés au transport de chlore pour ATIR-RAIL, en date du 16/02/2009
- wagons-citernes destinés au transport de gaz liquéfiés pour MILLET SAS, en date du 29/06/2009

Autorisations de circulations exceptionnelles

92 autorisations de circulations exceptionnelles (ACE) ont été délivrées pour des essais de matériels roulants.

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

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

Systeme (et contrôle commande et signalisation)

- changement de mode de traction sur le site de Chagny, Landerneau et Oissel par les rames à grande capacité bi-mode
- LGV Bretagne / Pays de la Loire
- contournement de l'agglomération lyonnaise
- exploitation commerciale de la ligne Esbly-Crécy avec du matériel de type Tram-Train Avanto
- corridors européens ETCS 1
- LGV européenne phase 2

Matériel roulant (hors wagons)

- Euro 4000 Version Ge-Fr-B
- locomotive BB7200 Cablots
- locomotive vapeur 040 T
- locomotive de la plateforme Prima EL II
- rame Flirt France en Suisse
- locomotive JT 42 CWRM-120
- rames à grande vitesse Vélaro D / Série 407 de la DB
- matériel d'avenir : porteur Hyperdense

Wagons

- wagons de type LAADFS par adaptation d'un bâchage
- wagons trémies / transport de céréales
- wagons tombereaux de nouvelle génération de type Eaos ou Fas
- wagons porte-autos de type TAL 489
- wagons porte-bobines de nouvelle génération
- wagons trémies / transport de produits de carrière

Registre de type

Depuis novembre 2009, le standard National Vehicle Register (sNVR) est hébergé par la société Infeurope à Luxembourg.

Les tests de recettes fonctionnelles se sont effectués du 01/12/2009 au 31/12/2009 pour une mise en service opérationnelle à fin janvier 2010.

23

Registre national des véhicules (RNV)

Les activités de mise à jour du Registre national des véhicules (RNV) se poursuivent avec, à fin décembre 2009, 149 481 enregistrements comptabilisés et, à titre indicatif, 133 050 véhicules autorisés à circuler sur RFN, dont :

- 109 942 wagons dédiés au transport de marchandises
- 16 786 matériels moteurs
- 6 322 voitures à voyageurs

Il est à noter que 56 806 mouvements ont été effectués dans la base de données du RNV.

Spécifications

Reconnaissance mutuelle

Le Guide d'application du protocole de reconnaissance mutuelle pour les autorisations de matériels roulants en France et en Allemagne a été signé le 27/03/2009.

6 accords de reconnaissance mutuelle ont été signés :

- Suisse – France pour les wagons le 06/03/2009
- Suisse – France pour les locomotives et matériels à voyageurs le 06/03/2009
- Espagne – France pour les wagons le 16/04/2009
- Espagne – France pour les locomotives et matériels à voyageurs le 16/04/2009
- Pays Bas – adhésion le 29/06/2009 au protocole Belgique – France – Luxembourg pour les wagons signé le 05/09/2008, conformément à l'avenant du 27/12/2008 ouvrant l'accord à des tiers
- Belgique – Pays Bas – France – Luxembourg pour les locomotives et matériels à voyageurs (2^e version) le 06/08/2009, rejoint par la Suisse le 23/09/2009

D'autres accords sont en cours de discussion :

- Italie – France pour les wagons
- Italie – France pour les locomotives et matériels à voyageurs
- Allemagne – France pour les locomotives et matériels à voyageurs (3^e version), terminé le 10/02/2010

Recommandations techniques

2 SAM (Spécifications d'admission du matériel) ont été signées :

- SAM F 018 : performances de freinage du matériel roulant sur ligne équipée de TVM, signée le 02/07/2009
- SAM F 503 : asservissement de la traction au freinage, signée le 02/07/2009

12 documents (SAM et SAMI) sont en cours d'élaboration en vue d'une édition en 2010.

Activités transverses

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

24

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

- la reconnaissance mutuelle des matériels roulants
- la mise en place de la licence de conducteur
- l'écriture des différentes STI
- la mise en place des registres d'infrastructure
- etc.

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

- articulation des notions d'agrément de sécurité de gestionnaire d'infrastructure et d'autorisations de mise en exploitation commerciale (notamment dans le cadre des PPP)
- règlement européen MSC et ses recommandations
- certification des opérateurs de proximité

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

- modification de l'arrêté « aptitudes »
- arrêté points frontières
- projet de modification du décret 2006-1279
- projet de nouvel arrêté « réglementation »

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

- voies ferrées portuaires
- trains touristiques
- embranchés
- installations de sécurité simples
- admission sur le RFN des matériels roulants spécialisés infrastructure
- marchandises roulantes

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

- le Guide à l'usage des candidats à l'agrément d'experts ou d'organismes qualifiés
- la version 2 du Guide pour l'obtention d'un certificat de sécurité pour un ensemble de services sur le RFN
- la version 2 du Guide sur les conditions d'autorisations de mise en exploitation commerciale d'un projet sur le RFN

Au niveau européen, le département Autorisations participe aux réunions de l'unité « interopérabilité » de l'ERA pour les STI Matériel à voyageurs conventionnel et locomotives, Infrastructure rail conventionnel, Énergie, Wagons, Matériel roulant... et à celles de l'unité « reconnaissance mutuelle ».



Département Veille

Contrôles réalisés

52 contrôles, dont 36 audits et 16 inspections, ont été achevés en 2009.

34 de ces contrôles étaient des audits dits « systématiques », programmés selon les règles suivantes :

- Toutes les EF disposant d'un certificat de sécurité sur le RFN, ainsi que le GI et le GID, font l'objet d'au moins un audit annuel. Ces audits sont conçus de façon à ce qu'ils couvrent, sur une période de 5 ans, l'ensemble des thèmes et dossiers associés aux certificats et agréments délivrés.
- Les EF ou GI nouvellement autorisés, ainsi que ceux des systèmes nouveaux qui présentent les enjeux les plus significatifs vis-à-vis de la sécurité, font l'objet d'un audit systématique dans la seconde partie de l'année qui suit la délivrance de leur autorisation. Il en est de même pour les experts ou organismes qualifiés (EOQA), sous réserve qu'ils aient produit au minimum un dossier permettant d'évaluer la conformité d'application et l'efficacité de leur organisation.
- Les centres de formation sont, quant à eux, contrôlés tous les 2,5 ans.

Les inspections, ainsi que deux audits (dits conjoncturels), ont été menés consécutivement à l'analyse des événements survenus sur le RFN, ou encore suite à l'identification de problématiques particulières mises en lumière lors de contrôles précédents. De plus, l'accident survenu sur le réseau italien à Viareggio le 29 juin 2009 a motivé la réalisation d'inspections dans des établissements de maintenance du matériel roulant situés sur le territoire français.

L'EPSF a également réalisé en 2009 deux audits portant sur les activités d'Eurotunnel, pour le compte de la Commission intergouvernementale (CIG) du Tunnel sous la Manche.

Le nombre des activités de sécurité considérées comme maîtrisées par les entités contrôlées, rapporté au nombre de contrôles réalisés, est moins important en 2009 que lors des années précédentes ; toutefois, les thèmes sur lesquels portaient les contrôles et la proportion d'inspections expliquent en grande partie ce phénomène.

Les dysfonctionnements constatés dans les EF et GI sont naturellement variables suivant l'entité contrôlée, mais certains se présentent de façon récurrente. C'est le cas notamment de l'identification partielle des activités de sécurité et de l'affectation imprécise des missions liées à la sécurité, de la maîtrise incomplète des activités de sécurité sous-traitées ou réalisées en partenariat, ainsi que des insuffisances constatées comme les années précédentes dans les domaines du contrôle, de la gestion documentaire et de l'habilitation des opérateurs ou de leur encadrement.

Dans les centres de formation contrôlés, les écarts ont principalement porté sur le non respect des exigences requises pour les formateurs, ainsi que sur l'exercice insuffisant par les centres de leur responsabilité pédagogique vis-à-vis des formateurs d'entreprise.



Répartition des audits et inspections

Audits concernant les activités d'entreprises ferroviaires

- B-CARGO (sous-traitance)
- CFL CARGO (SGS)
- COLAS RAIL (sous-traitance)
- EUROPORTE 2 (sous-traitance)
- SNCF (formation des conducteurs RATP pour la part RFN du RER B)
- SNCF (sous-traitance)
- SNCF (évolution de Fret SNCF)
- VEOLIA CARGO FRANCE (gestion documentaire)
- VFLI (sous-traitance)

Audits concernant l'activité de gestionnaire d'infrastructure (GI et GID)

- GID activités « exploitation » (SGS)
- GID activités « maintenance » (SGS)
- RFF et GID (passages à niveau – audit conjoncturel)
- RFF et GID (nouvelle réglementation S9 – audit conjoncturel)
- RFF et GID (sécurité dans les tunnels)
- RFF et GID (ouvrages en terre)
- RFF (SGS)

Inspections concernant les entreprises ferroviaires

- COLAS RAIL (co-activité)
- COLAS RAIL (RAT)
- ECR (co-activité)
- ECR (RAT)
- SNCF – VEOLIA CARGO FRANCE – VFLI – GID (autorisation de départ des trains)
- SNCF (produit train)
- SNCF (habilitation des ASCT)
- SNCF (co-activité)
- SNCF (maintenance des essieux)
- SNCF (RAT)
- VEOLIA CARGO FRANCE (co-activité)
- VEOLIA CARGO France (RAT)

28

Inspections concernant l'activité de gestionnaire d'infrastructure (GI et GID)

- GID (GSMR)
- GID (co-activité)
- GID (formation des opérateurs des établissements de maintenance)

Centres de formation

- 14 centres de formation ont été audités en 2009 (GTIF, 13 centres SNCF)

Experts ou organismes qualifiés

- CERTIFER (audit)

Autres contrôles

- CFTA Cargo (audit à 6 mois – attestation de sécurité lignes Guingamp – Carhaix - Paimpol)
- CFTA Cargo (audit à 6 mois – convention lignes du Châtillonnais)
- EUROTUNNEL (audit maintenance du matériel roulant)

- EUROTUNNEL (audit maintenance des infrastructures)
- FERIFOS (inspection maintenance des essieux)
- VFLI (audit attestation de sécurité – lignes du Morvan)

La base de données

Mise en place d'une nouvelle base de données

Depuis l'emménagement de l'EPSF à Amiens en avril 2009, la base de données des incidents a évolué vers une application développée en interne, dénommée VIGIE 2, répondant aux trois objectifs fixés par un cahier des charges :

- L'enregistrement et l'exploitation des événements ont été portés à une capacité comprise entre 10 et 20 ans, par l'utilisation d'une solution de stockage de données.
- L'amélioration des interfaces de saisie et d'exploitation a été réalisée grâce à une refonte complète de l'ergonomie applicative.
- La création de nouvelles fonctionnalités d'exploitation (suivi et exploitation des indicateurs de sécurité communs ISC, recommandations du BEA-TT). Ces modules seront opérationnels dans le courant du premier semestre 2010.

Statistiques VIGIE 2

En 2009, plus de 9 000 événements ont été enregistrés, soit une moyenne de 750 événements par mois. Ces chiffres correspondent à une augmentation du volume des informations par rapport à 2008 (433 événements par mois en moyenne), s'expliquant par un enrichissement des sources d'informations.

Concernant les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables), l'augmentation est moins importante : 164 événements sécurité en moyenne par mois en 2009 contre 125 en 2008.

Les indicateurs de sécurité consolidés ainsi que l'analyse de leurs évolutions figureront dans le rapport annuel sur la sécurité, publié fin septembre 2010.

Parmi les événements pris en compte dans ces indicateurs, certains imputables à la présence non autorisée de tiers sur les voies, ont eu des conséquences graves :

- le 7 mars, 2 personnes tuées et 3 blessés graves par heurt d'une circulation aux environs de la gare de La Plaine Stade de France
- le 10 août, 3 personnes tuées par heurt d'un véhicule routier sur le PN 42 de la ligne de Chambéry-Challes-les-Eaux à Modane
- le 4 septembre, 9 blessés légers dont le conducteur du train par heurt d'un convoi exceptionnel routier sur le PN 10 de la ligne de Rémilly à Stiring-Wendel

Les alertes 2009

En 2009, l'exploitation de la base de données d'incidents a été à l'origine de 8 alertes qui ont donné lieu à :

- un audit (passages à niveau)
- des inspections (co-activité, défaut de chargement et procédures de départ des trains)
- des courriers (incidents matériel roulant et dégradation de l'infrastructure) adressés aux entités ferroviaires concernées

Le partage et l'animation du REX

En complément de ses activités réglementaires d'autorisation et de contrôle, l'EPSF a renforcé en 2009 sa démarche d'animation du « REX système ». Il s'agit, à ce titre, de permettre un meilleur partage entre tous les exploitants des informations du retour d'expérience, afin de faire jouer au bénéfice de tous ce levier important d'amélioration de la sécurité.

Les réunions trimestrielles REX (retour d'expérience)

Le séminaire annuel « Le REX sur le REX », programmé en janvier 2009, a lancé le programme des réunions trimestrielles REX.

Ce séminaire a permis d'établir un bilan de la première année de démarche REX avec l'ensemble des exploitants ferroviaires.

Les quatre réunions REX trimestrielles, tenues en janvier, avril, juin et octobre 2009, animées par l'EPSF, ont permis de réunir l'ensemble des représentants des EF autorisées sur le RFN, du GI et du GID, ainsi que des représentants du MEEDDM et du BEA.

Des thèmes parfois sensibles ont été abordés au cours de ces réunions REX. Ils ont fait l'objet d'échanges soutenus et certains d'entre eux sont en cours de traitement.

On peut citer, parmi les thèmes traités au cours des réunions REX 2009 :

- les installations simples ;
- la concomitance d'exploitation ;
- les procédures liées à l'autorisation de départ ;
- la délivrance des attestations de compatibilité matériel roulant/infrastructure ;
- les règles d'autorisation du matériel roulant et l'habilitation du personnel d'un embranché pour accéder aux voies du RFN ;
- etc.

Divers retours d'expérience ont été présentés par les EF :

- une analyse « facteur humain » sur un évènement de conduite ;
- un chargement dissymétrique des UTI (unité de transport intermodal) ;
- une aide à la détection de boîte chaude ;
- la présentation d'une fiche, avant départ, pour les opérateurs de sécurité ;
- un retour d'expérience sur des incidents de portes ouvertes sur matériel voyageurs ;
- etc.

Les réunions trimestrielles sécurité EPSF/GI/GID/DST

Une rédaction commune et partagée, avec le GI et le GID, du document de définition des indicateurs de sécurité communs (ISC) et des indicateurs de sécurité particuliers (ISP) a permis une mise en qualité du suivi trimestriel.

Quatre réunions se sont déroulées en janvier, avril, juin, octobre 2009. Elles ont permis des échanges sur les mesures ou actions entreprises ou à entreprendre.

Principaux thèmes traités en réunion trimestrielle sécurité :

- les causes de déraillements 2008 ;
- les sorties de TTX (trains de travaux) du domaine protégé ;
- les franchissements de signaux fermés par les trains du GID ;
- le déraillement d'un TER suite à une chute de rocher ;
- les ruptures de rails ;
- les événements de défauts de géométrie sur lignes LGV ;
- le déraillement d'un wagon citerne sur VP (Orthez) ;
- etc.

La lettre mensuelle

Le département Veille a rédigé 12 lettres mensuelles d'information sur les incidents de sécurité les plus significatifs dans lesquelles en moyenne 12 événements ont retenu son attention. Pour chacun de ceux-ci, un commentaire de l'EPSF précise les raisons de sa sélection à partir d'un résumé des faits établis.

En 2009, les principaux types d'incidents sélectionnés dans la note mensuelle d'information ont concerné des défauts de conduite (22 %), des défauts d'exploitation (20 %) et des défauts du matériel roulant (13 %).

Le rapport annuel sur la sécurité

Les rapports de sécurité 2008 du GI et des EF ont été reçus à l'EPSF avant le 30 juin 2009 conformément à l'article 17 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006. Ils ont été présentés à l'EPSF entre le 1^{er} et le 15 juillet 2009, par chacune des entités les ayant rédigés.

Le Rapport sur la sécurité du réseau ferré national 2008 a été transmis au ministère chargé des transports et à l'ERA le 26/09/2009 conformément aux obligations d'information définies dans le décret cité ci-dessus. Il a été rédigé d'une part, à partir des informations reprises dans les rapports de sécurité 2008 du GI et des 9 entreprises ferroviaires, et d'autre part, à partir d'éléments propres à l'EPSF.

Ce rapport présente les modifications importantes de la réglementation et de la législation en matière de sécurité ferroviaire et une analyse du niveau de sécurité global du système ferroviaire au travers des indicateurs de sécurité communs et des résultats de la surveillance du GI et des EF exercée par l'EPSF.

La démarche qualité

Les trois processus dans lesquels s'inscrivent les activités du département Veille ont fait chacun l'objet d'une revue de processus, avec mise en place d'un plan d'actions. En continuité de l'année 2008, ces revues ont été consolidées par un bilan réalisé par la direction Autorisation et Veille pour les processus concernés, permettant ainsi d'assurer une meilleure prise en compte des interactions.

Le retour d'expérience sur les activités, en particulier sur les contrôles réalisés par l'EPSF, a mis en évidence des modifications à apporter dans la documentation. Ces modifications en cours concernent l'ensemble des fiches processus et, notamment, la veille sur le niveau de sécurité, la réalisation des contrôles ou le retour d'expérience « Système » pour lequel des sous-processus ont été définis. En déclinaison du manuel qualité de l'établissement, le département a formalisé ses modalités d'organisation en matière de management de la qualité.

Le tableau de bord des indicateurs liés aux processus a été finalisé et fait l'objet d'un reporting régulier.



Direction Référentiels et Europe

Ce bilan couvre la troisième année de plein exercice de l'EPSF. Le niveau d'activité « de croisière » de la direction peut être considéré comme atteint bien que certaines décisions à caractère dimensionnant tel que l'élargissement du périmètre d'activité de l'EPSF n'aient pas encore été prises et que le positionnement du département Référentiels dans les travaux de refonte de la réglementation de sécurité des chemins de fer doive encore être précisé.

Bilan global et points saillants

Globalement, les objectifs fixés pour 2009 ont été atteints, voire dépassés.

Il convient toutefois de souligner que l'activité « référentiels » continue d'accuser un certain retard par rapport aux prévisions initiales dans le domaine de la réécriture des textes annexés à l'arrêté du 23 juin 2003. Cela est principalement dû aux questions de positionnement rappelé en préambule. L'activité d'assistance au ministère dans l'élaboration des arrêtés d'application du décret 2006-1279 a par ailleurs continué d'être importante et consommatrice de temps au cours du premier semestre.

Les principaux faits marquants de l'année 2009 sont les suivants :

- déménagement à Amiens et adaptation corrélative des méthodes de travail
- poursuite de la participation à la démarche dite de *peer reviews* entre ANS et préparation de leur extension « géographique » et thématique (AMEC)
- publication du règlement sur la MSC « évaluation des risques » qui a donné lieu à des ateliers de dissémination de l'ERA
- élaboration d'un guide de recommandations relatives aux voies ferrées portuaires et début de son adaptation aux OFP
- participation active au jumelage avec l'Égypte

32

Département Référentiels

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

Le département a ainsi contribué activement à l'élaboration du projet du futur arrêté « réglementation » piloté par le ministère ; ses représentants ont participé à une douzaine de réunions au cours du premier semestre 2009 et d'importantes contributions rédactionnelles ont été fournies.

Le département a analysé, en liaison en tant que de besoin avec la direction AV, 9 textes « article 10 » que RFF a fait parvenir à l'EPSF. Ces textes sont relatifs à la circulation des trains, à la gestion opérationnelle des circulations, à la circulation des trains d'essais, aux formulaires, aux signaux portés par les trains, à la documentation nationale concernant les embranchés, au matériel roulant appartenant à des tiers, au téléphone GSM-GFU sur les lignes dépourvues de radio sol-train et enfin au changement de mode de traction des AGC sur la région de Dijon.

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

- à demander des améliorations sur certains aspects portant notamment sur les signaux portés par les trains et la circulation des trains d'essai, ainsi que l'extension des communications de la LGV NE à toutes les LGV
- à lancer une réflexion sur les panneaux de limite de stationnement des trains en gare ; le chef de la division RFN pilote ces travaux

56 textes du référentiel Sécurité des circulations, en plus des 15 textes déjà publiés sur le site de l'EPSF, ont été à ce jour élaborés (dont une trentaine en 2009). 47 sont en version projet et 9 sont prêts pour la publication. Ces textes traitent des principes généraux d'exploitation, des signaux, de la circulation des trains, des règles d'exploitation propres aux lignes à double voie ou à voie unique, de l'espacement des trains, des installations de sécurité, des manœuvres, des évolutions et des passages à niveau.

Suite à l'incident de Montauban, une recommandation sur le test de fonctionnement du frein après mise en marche des trains de fret a été élaborée et publiée cette année.

Par ailleurs un groupe de travail sur le départ des trains a été mis en place afin de faire évoluer la réglementation pour la simplifier et la rendre plus compréhensible par les différents opérateurs. Il est animé par le chef de la division RFN.

Le département Référentiels a également :

- représenté l'EPSF dans toutes les instances et groupes de travail liés à la sécurité des tunnels du RFN et des passages à niveau
- représenté l'EPSF au groupe de travail de l'ERA sur la réécriture de la STI Exploitation
- participé activement au jumelage avec l'Égypte ; deux de ses agents ont effectué 6 missions d'une semaine au Caire
- piloté l'étude sur la signalisation arrière des trains commandée au bureau Assystem
- engagé des réflexions sur les thèmes suivants : franchissement des signaux d'arrêt, protection arrière, trains en détresse ; elles seront suivies de propositions d'évolution de la réglementation (ministérielle ou « article 10 »)
- finalisé le projet (version 4) de guide d'aide à l'élaboration des RSE à l'attention des autorités portuaires et entamé les travaux d'adaptation de ce guide aux OFP

Pôle Europe

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

Pour mesurer la charge de travail relative au suivi de l'activité de l'ERA et de la Commission européenne, de la coopération avec les autres ANS et de la coordination du secteur français dans ce

domaine, il est intéressant de rappeler que le pôle Europe a notamment :

- représenté l'EPSF à plus de 50 journées de réunions de haut niveau à l'échelon européen (comité RISC, ateliers de la Commission ou de l'ERA, groupes de travail de l'ERA, ILGGRI, ROLY, réseau des ANS)
- animé les 6 groupes miroirs nationaux qui se réunissent tous les 1 à 2 mois
- continué de participer de façon active aux travaux liés aux *peer reviews*, aussi bien au sein de la *task force* de l'ERA qu'au cours des revues des ANS tchèque, allemande et lituanienne (une douzaine de journées de participation)
- pris en charge les réponses à neuf questionnaires de l'ERA

S'agissant des groupes de travail de l'ERA, quatre agents participent aux travaux suivants : STI Infrastructure, directive «licence», directive «sécurité», extension du champ des STI, reconnaissance mutuelle et bases de données.

Le pôle a également continué à piloter et coordonner les actions à l'international. Il a préparé l'intervention du directeur général au congrès IRSC tenu à Bastad (Suède) en septembre 2009. Deux délégations étrangères (Israël et Bulgarie) ont été reçues, à la demande du ministère, dans le cadre de programmes TALEX. S'agissant des jumelages, l'activité est restée dans les limites que l'EPSF s'est fixées ; elle est du même niveau qu'en 2008 et a concerné la Lituanie (une mission) et l'Égypte (12 missions).

34

L'activité liée aux partenariats avec d'autres autorités nationales de sécurité européennes s'est poursuivie à un rythme soutenu au cours de l'année 2009. Ainsi, dans le domaine de la reconnaissance mutuelle, des protocoles sont désormais signés ou en passe de l'être avec sept ANS. Par ailleurs, des contacts ont été noués avec la République tchèque.

Dans le cadre des rencontres régulières entre ANS :

- de nouveaux sujets ont été approfondis tels que, avec l'ORR, le registre du matériel roulant et le registre des immatriculations





- des études de *benchmark* ont été menées (audits, installations de sécurité simples)
- deux réunions avec l'EBA ont été organisées, une avec son président, l'autre avec son vice-président

Les contacts avec l'ORR ont été renoués au plus haut niveau ; la coopération avec cette ANS devrait se concrétiser en 2010 avec un premier échange de personnels.

Dans le domaine de la veille stratégique, diverses synthèses, notes d'information et analyses ont été produites ; les sujets suivants ont notamment été traités : les *short lines*, l'imposition foncière des voies ferrées en France, l'accident de Viareggio, la grande vitesse chinoise. Des monographies ont été réalisées ou enrichies ; elles concernent les réseaux suivants : Inde, République tchèque, Israël, Bulgarie et Maroc.

Deux *benchmarks* ont été réalisés, l'un sur la comparaison des missions et des effectifs de plusieurs ANS, dont l'EPSF, l'autre sur la comparaison de l'organisation et des instances de normalisation de 4 pays (USA, UK, All, F). Un 3^e, en cours de finalisation, porte sur les relations entre les agences européennes et les ANS dans le secteur des transports aériens et maritimes. Un dernier, sur l'architecture de la réglementation de sécurité dans les chemins de fer a été initié. Les pays étudiés sont la Grande-Bretagne, la Suisse et l'Italie. Un questionnaire a été élaboré et envoyé aux ANS de ces trois pays.

La veille industrielle a poursuivi la constitution de fiches d'entreprises européennes ; leur nombre s'élève à 90 et 81 entreprises sont concernées. Ces fiches ont par ailleurs été classées selon les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes tels qu'ils sont décrits dans les STI.

La veille technique a été poursuivie avec la rédaction de synthèses sur les sujets suivants : traverses en matériaux composites, nouveaux aciers des rails, ATACS (équivalent japonais de l'ERTMS). Certaines de ces synthèses ont été communiquées à d'autres organismes ferroviaires comme RFF ou le BNF, à leur demande.

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

Activités transverses

Le pôle Europe a continué à suivre l'activité de l'ERA et à coordonner les missions de l'EPSF dans ce domaine. À cette fin, il anime notamment six groupes miroirs nationaux : sécurité, licence, interfaces STI, ERTMS, STI Wagons et STI Exploitation. Il a contribué à l'information de l'EPSF et du secteur en ayant :

- accueilli et organisé dans les locaux de l'EPSF deux ateliers de dissémination sur les MSC animées par l'ERA (4 jours)
- rédigé et diffusé trois exemplaires de la « lettre du service Sécurité et interopérabilité »
- organisé deux séries de présentations sur les travaux européens (une thématique et une générale)

Toujours dans le domaine du suivi et de l'information, la maquette d'un document exhaustif de suivi des travaux européens a été réalisée ; elle fera l'objet de développements en 2010.

Afin de défendre les positions françaises sur plusieurs sujets importants pour la sécurité et le coût du chemin de fer (VACMA, graisseurs de boudins, semelles de frein), plusieurs notes de problématiques comportant des argumentaires techniques ont été rédigées avec l'aide du département Autorisations et envoyées au ministère.

Une convention avec l'INRETS pilotée par le pôle Europe a été conclue début 2009, dans le cadre de laquelle un projet de recherche a débuté en juin 2009 et devrait se poursuivre jusqu'en avril 2010. Ce projet intitulé CAS-DBC porte sur la recherche d'une méthode de démonstration de sécurité des détecteurs de boîte chaude. Des experts de AV contribuent à ces travaux.

Le département Référentiels contribue, avec le département Autorisations, à l'élaboration d'un projet de guide OFF. Dans ce cadre, le département assure le pilotage du groupe de travail ainsi que les relations avec le ministère et certains candidats OFF. Il assure par ailleurs le secrétariat technique du comité de pilotage référentiel de l'EPSF qui s'est réuni quatre fois en 2009.

Les travaux d'analyse de la base de données « incidents » destinés à détecter d'éventuels besoins d'amélioration dans le domaine réglementaire ont débuté. Les travaux de définition d'un outil permettant de vérifier la complétude systémique du dispositif réglementaire se sont poursuivis.

La direction RE a continué d'apporter sa contribution à la démarche qualité de l'EPSF et a finalisé les procédures relevant de ses attributions : trois revues de processus ont été organisées par le départe-



ment Référentiels, conduisant à l'adaptation des processus M31, M32 et M34 (ce dernier étant transverse) et le pôle Europe a finalisé, en liaison avec la direction AV, le processus relatif aux réponses aux questionnaires de l'ERA.

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

De même, à la demande du ministère, l'EPSF apporte son expertise au Comité de sécurité de la future liaison internationale Perpignan – Figuéras.





Le secrétariat général

L'année 2009 a été marquée par le regroupement de l'ensemble des effectifs de l'établissement à Amiens en mai 2009, la mise en place des instances de représentation du personnel ainsi que la mise en œuvre de la phase opérationnelle du projet « Archidoc », dans un contexte d'évolution du secteur ferroviaire et de nos missions.

Le regroupement à Amiens

Pour le secrétariat général, l'évènement de l'année aura été en premier lieu la préparation des nouveaux locaux dans l'immeuble Terralia et l'installation de l'établissement sur un seul site. L'aménagement de 2 000 m² de surface utile nette à équiper dont 500 m² de salles de réunion et 1 500 m² de bureaux pour 118 postes de travail, deux déménagements successifs à gérer, les résiliations ou les transferts de toutes les prestations existantes sur les deux bâtiments occupés jusqu'alors et l'obligation d'offrir une interruption la plus minime possible du fonctionnement, notamment informatique, ont mobilisé considérablement le service Achats/Marchés publics ainsi que le service Informatique.

Ce regroupement sur un seul site a également conduit les services « support », à remettre à plat et modifier les procédures et dispositifs internes pour tenir compte de nouveaux modes de fonctionnement. À cette occasion, les assistantes de direction ont vu leurs fonctions adaptées ou redistribuées. Le service Finances et l'agence comptable, après une réorganisation interne, ont commencé à mettre en place des outils de contrôle interne et de gestion.

38

Les instances de représentation du personnel

Préparée en 2008 par des élections, l'installation de la délégation unique du personnel (délégués du personnel et comité d'entreprise) s'est faite en mars 2009 et la DUP tient depuis cette date régulièrement sa réunion mensuelle. Les premières actions du comité d'entreprise ont pu être mises en œuvre dès l'été 2009 et la désignation des représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) en mai 2009 a permis une première réunion du comité en juin.

La rapidité de la mise en place de ces instances de dialogue et de concertation est à mettre au crédit des services Ressources humaines et Juridique, qui continuent à contribuer aujourd'hui à leur bonne gestion et à apporter réponses aux nombreuses questions posées.

Le système de gestion des archives et la gestion électronique des documents

Troisième élément phare de l'année 2009 pour le secrétariat général et projet très structurant pour l'établissement, le projet « Archidoc », mené par le service Documentation/Archives, s'est concrétisé avec le choix d'un prestataire et de logiciels pour d'une part, gérer les archives papier de l'établissement, et d'autre part, mettre en place une gestion électronique des documents. Étude d'adéquation et paramétrages sont en cours.



Photo : EPSF

L'adaptation aux évolutions des missions de l'EPSF

L'année 2009 s'est avérée riche en événements avec la préparation de la mise en place de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF), la transposition des textes européens relatifs à la licence des conducteurs, la tenue du registre d'immatriculation national, etc. L'ensemble de ces évolutions ont été suivies, analysées et commentées par le service Juridique en étroite collaboration avec les départements concernés.

C'est également dans ce contexte évolutif que le service des Ressources humaines a dû poursuivre son objectif de recrutement pour répondre aux besoins de renouvellement de cadres partant en retraite et d'accroissement progressif des effectifs et procéder à 15 recrutements dans l'année.



Les évolutions du cadre réglementaire en 2009

Au niveau européen, l'année a été riche et les outils prévus par les différentes directives ferroviaires visant à l'harmonisation des pratiques européennes ont commencé à se mettre en place progressivement.

Ainsi, de nombreux textes européens ont été publiés en 2009 :

- le règlement 352/2009 du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ;
- la décision 2009/460/CE du 5 juin 2009 relative à l'adoption d'une méthode de sécurité commune pour évaluer la réalisation des objectifs de sécurité ;
- la décision 2009/965/CE du 30 novembre 2009 relative au document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE, qui doit permettre d'élaborer les outils nécessaires à la reconnaissance mutuelle des autorisations des matériels roulants ;
- la décision 2009/561/CE du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la Spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle/commande et signalisation, qui définit un plan de déploiement pour l'ERTMS sur le réseau conventionnel ;
- la décision 2009/107/CE du 23 janvier 2009 modifiant les décisions 2006/861/CE et 2006/920/CE, qui complète notamment la STI Wagons pour rétablir le régime des wagons passe-partout.

Deux directives ont par ailleurs vu leurs annexes modifiées, à savoir l'annexe I de la directive Sécurité pour prendre en compte maintenant les définitions communes des indicateurs communs de sécurité et les méthodes de calcul de coût des accidents et l'annexe VII de la directive Interopérabilité qui fixe les paramètres à considérer pour le document de référence cité ci-dessus.

40

Il faut citer en outre le protocole d'accord pour une mise en œuvre volontaire de la certification des entités en charge de la maintenance qui a été signé par la France.

Au plan national, l'élément marquant est la publication de la loi ORTF (loi 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) qui crée, entre autres, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), la Direction de la circulation ferroviaire et les opérateurs ferroviaires de proximité. Cette loi transpose par ailleurs la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, dite « directive licence ».

À cela il convient d'ajouter la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui précise, entre autres, les engagements de l'État en matière d'infrastructures ferroviaires.

Enfin, certaines dispositions de l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique

et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national ont fait l'objet de quelques modifications. De même, la liste des annexes de l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national a été revue.





La communication

L'année 2009 s'est non seulement caractérisée par le suivi et le développement des actions de communication externes et internes mises en place les deux années précédentes mais aussi par l'élaboration et la conception du tout premier intranet de notre établissement

Communication externe

Relations presse

Organisation de la troisième conférence de presse où nos amis journalistes de la presse spécialisée nous retrouvent pour ce rendez-vous annuel : présentation de notre rapport d'activité et des évolutions en cours dans le secteur ferroviaire.



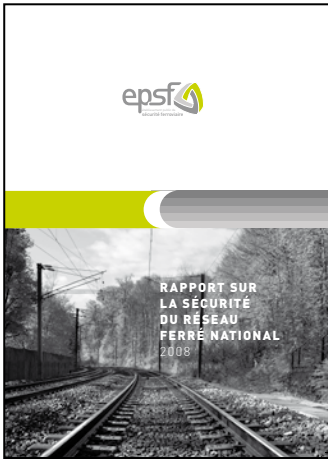
42

Refonte graphique et éditoriale de la brochure de présentation de notre établissement



Publications institutionnelles

Le rapport de sécurité 2008



Le rapport d'activité 2008



Communication interne

Journal interne

Publication de deux journaux internes avec une nouvelle périodicité et une légère réorientation éditoriale principalement tournée vers des sujets ferroviaires et professionnels.



Intranet

Élaboration, conception et rédaction d'un nouvel outil de communication interne : le tout nouveau site intranet de l'établissement dont le lancement est prévu dans le courant du premier trimestre 2010.

Édité en avril 2010

Contact : service communication de l'EPSF

Tél. 33 (0) 3 22 33 95 55

Conception graphique :

Christophe Rémy

Photos :

Christophe Recoura, François Girard (photos de groupe page 7),

Gévuça (photos portrait page 17)

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

