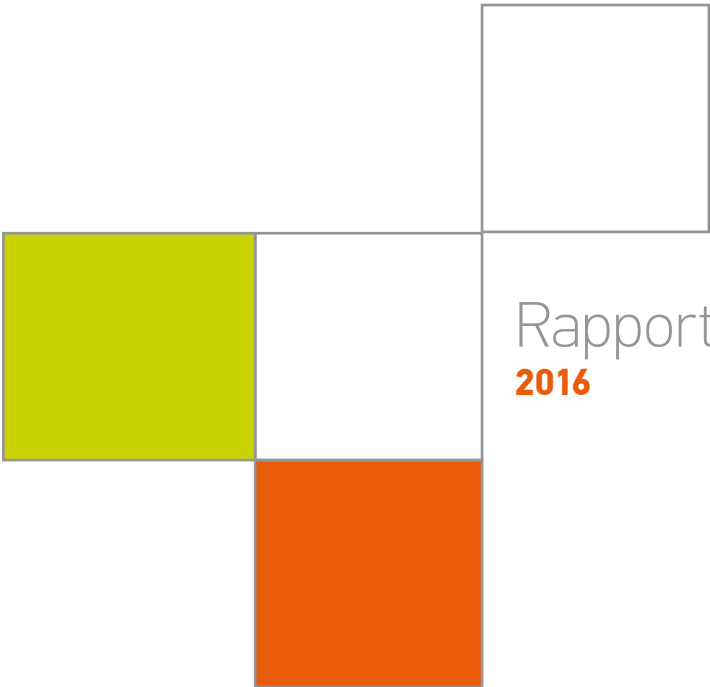




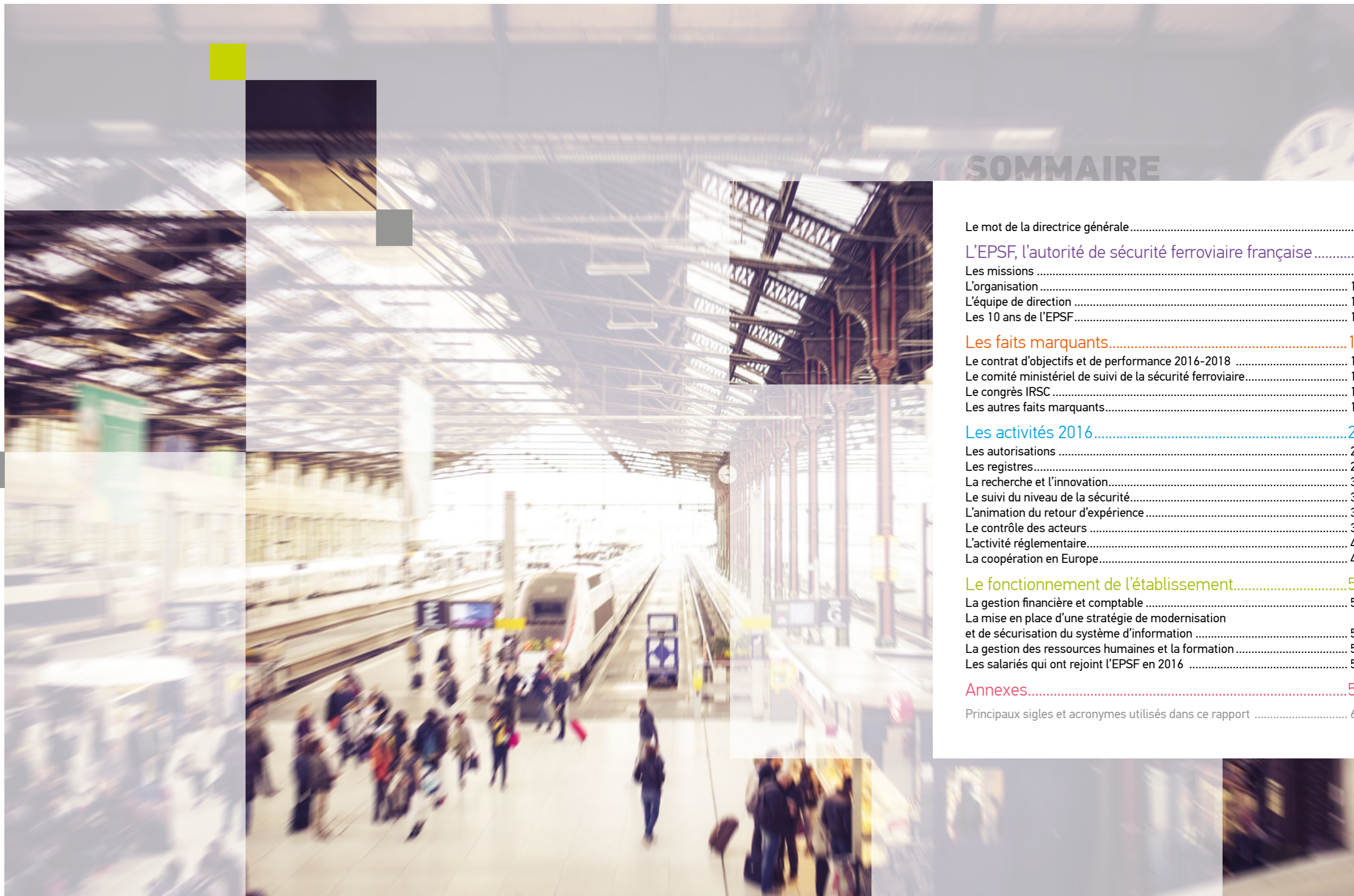
Rapport d'activité 2016



Rapport d'activité
2016

SOMMAIRE

Le mot de la directrice générale.....	7
L'EPSF, l'autorité de sécurité ferroviaire française	8
Les missions	9
L'organisation	10
L'équipe de direction	12
Les 10 ans de l'EPSF.....	13
Les faits marquants.....	14
Le contrat d'objectifs et de performance 2016-2018	15
Le comité ministériel de suivi de la sécurité ferroviaire.....	16
Le congrès IRSC	17
Les autres faits marquants.....	18
Les activités 2016.....	20
Les autorisations	21
Les registres.....	28
La recherche et l'innovation.....	32
Le suivi du niveau de la sécurité.....	33
L'animation du retour d'expérience	37
Le contrôle des acteurs	39
L'activité réglementaire.....	43
La coopération en Europe.....	48
Le fonctionnement de l'établissement.....	50
La gestion financière et comptable	51
La mise en place d'une stratégie de modernisation et de sécurisation du système d'information	53
La gestion des ressources humaines et la formation	54
Les salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2016	57
Annexes.....	58
Principaux sigles et acronymes utilisés dans ce rapport	61



Le mot de la directrice générale



L'année 2016 s'est inscrite dans la continuité des deux années précédentes marquées par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire au niveau national. Mais elle a également engagé le point de départ d'une nouvelle « ère », avec l'adoption en mai 2016 du pilier technique du 4^e paquet ferroviaire européen. Cette refonte annoncée du dispositif général a d'une part poussé à un renforcement de l'EPSF dans son rôle de coordination transversale de la sécurité au sein de la profession, d'autre part incité à une coopération structurée et approfondie avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

C'est sur la base de ces deux piliers essentiels qu'a été conçu et négocié avec le ministère chargé des Transports le contrat d'objectifs et de performance de l'EPSF pour la période 2016-2018. Celui-ci est ainsi articulé autour de six axes stratégiques, consistant non seulement à conforter sa vocation telle que précisée par les textes mais aussi à développer des missions d'avenir, établies sur une vision à moyen et long termes, dont le seul objectif est encore et toujours d'aider le secteur à améliorer la sécurité des circulations.

Ainsi, si les accidents en 2016 en France ont été heureusement limités, ceux qui ont affecté en revanche les pays voisins sont venus rappeler que la plus haute vigilance devait rester de mise, sans relâchement aucun. En particulier, il convient de poursuivre dans la durée la prise en compte des enseignements des événements passés. En outre, des problématiques culturelles ou technologiques telles que les facteurs humains, les risques de déshuntage ou encore le vieillissement d'une partie des infrastructures ferroviaires nationales impliquent un travail de longue haleine en lien avec le secteur et le ministère. Il appartient donc à l'EPSF de maintenir son effort et de rester imaginatif pour nourrir et conduire des initiatives fortes et originales en lien avec la profession pour produire les progrès escomptés.

Florence Rousse
Directrice générale de l'EPSF

II Les missions

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports, est une autorité nationale de sécurité indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures et autres demandeurs d'autorisations. Il est compétent sur le réseau ferré national et les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables définis par un décret du 28 janvier 2015.

L'EPSF joue un rôle central dans la sécurité ferroviaire en se faisant un point de rencontre privilégié des différentes composantes de la profession, qu'il s'agisse des entreprises ferroviaires ou des gestionnaires d'infrastructures, des industriels ou des organismes de recherche scientifique, des institutions publiques nationales ou européennes, des syndicats professionnels ou encore des centres de formation professionnelle. Au-delà des missions conférées par les textes, sa position l'incite à faire œuvre d'ouverture à des démarches novatrices et de promotion de processus optimisés.

Les missions traditionnelles

L'EPSF **délivre les autorisations** nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires, à savoir les certificats de sécurité d'entreprises ferroviaires, les agréments de sécurité de gestionnaires d'infrastructure, les agréments d'organismes de formation et de centres d'examen ainsi que les autorisations de mise en exploitation commerciale de véhicules, d'infrastructures ou de systèmes ou sous-systèmes. Il incombe à chaque demandeur d'exposer la façon dont il entend respecter les règles en matière de sécurité et couvrir les risques afférents. Les autorisations sont délivrées selon des modalités réglementaires en voie d'harmonisation au plan européen. L'établissement administre également le Registre national des véhicules, alimente le Registre européen des types de véhicules autorisés et délivre les licences de conducteur de train.

En second lieu, l'EPSF est amené à **contrôler** le respect des conditions de maintien des dites autorisations, moyennant des contrôles opérationnels sur l'exploitation ou l'infrastructure, des audits systématiques ou conjoncturels ainsi que des inspections. En cas de défaillance, il peut restreindre le champ d'application des autorisations, voire les suspendre ou les retirer. En parallèle, l'établissement suit le niveau de sécurité, assurant ainsi en 2016 la classification et la traçabilité de quelques 13 000 événements de sécurité survenus sur le réseau ferré national. Il organise en sus le

retour d'expérience en liaison avec le secteur et pilote des actions d'améliorations collectives. Il est amené à travailler en relation avec le BEA-TT, notamment sur la mise en application des recommandations de ce dernier suite à des accidents ferroviaires.

Enfin, l'EPSF élabore et publie des Documents techniques, Règles de l'art et Recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire, certains textes pouvant avoir valeur de « moyens acceptables de conformité » à la réglementation. Il assiste le ministère chargé des Transports dans l'élaboration et l'adaptation des textes nationaux. Il est habilité à demander, si nécessaire, la modification ou le retrait de certains documents d'exploitation du réseau ferré national publiés par SNCF Réseau. Il assure la cohérence du **cadre réglementaire** à travers une approche coordonnée des textes nationaux et communautaires, notamment dans le contexte du 4^e paquet ferroviaire. Il participe activement à l'élaboration de la réglementation française, et aux négociations concernant les réglementations européennes et le fonctionnement de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer.

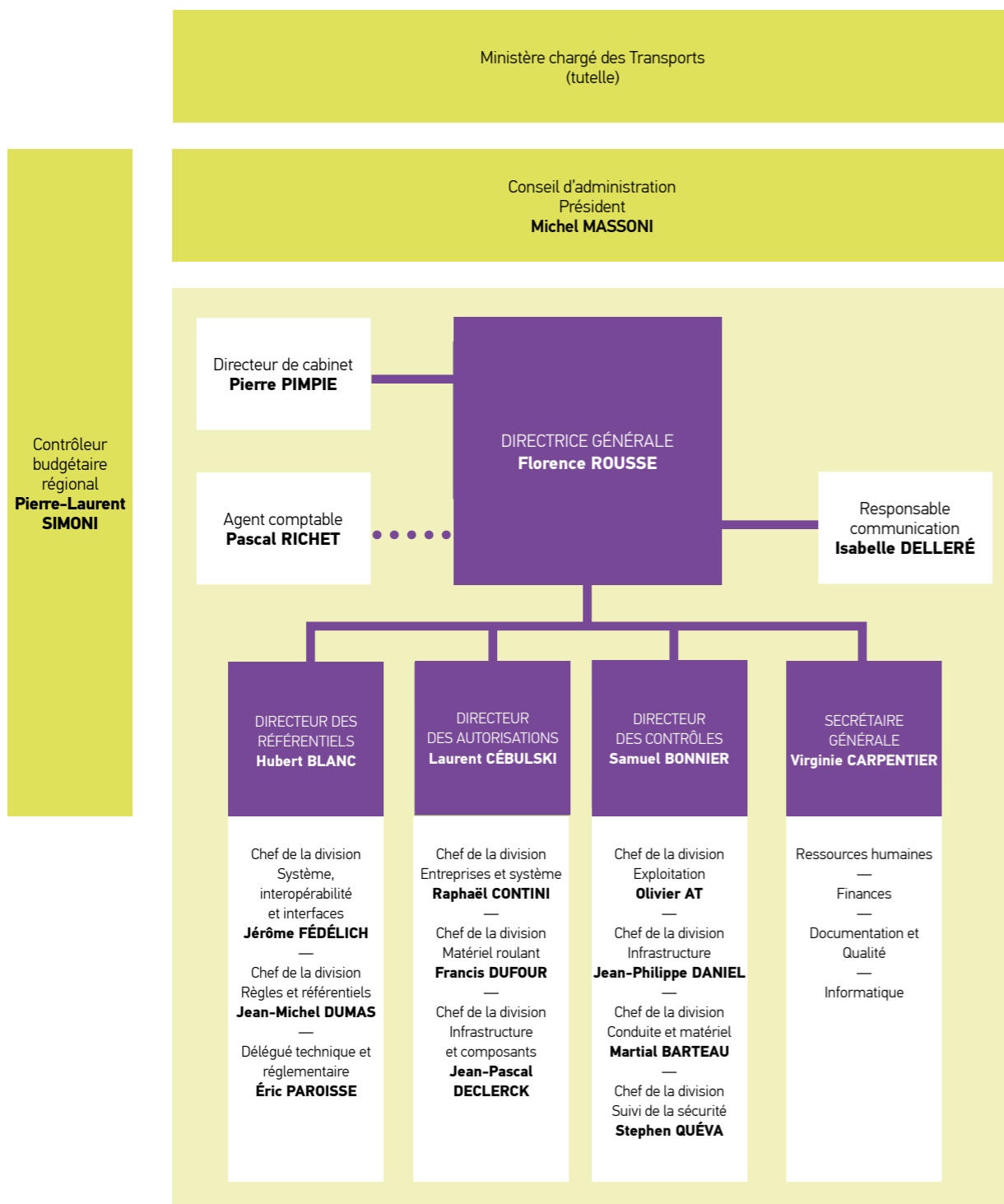
Créé en 2006, l'Établissement public de sécurité ferroviaire a pour textes fondateurs la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ainsi que le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif à ses missions et ses statuts et le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires. Ces décrets ont été modifiés à plusieurs reprises, dernièrement par le décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports guidés.

1

L'EPSF, l'autorité de sécurité ferroviaire française

L'organisation

Organigramme



Conseil d'administration

La composition du conseil d'administration est la suivante :

- un représentant de l'État désigné nominativement, en la personne de Michel Massoni, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et élu président du conseil d'administration lors de la séance du 24 novembre 2015, en remplacement de Patrick Labia ;
- les cinq autres représentants de l'État sont désignés es fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale directement concernées par l'activité de l'établissement : la direction des Services de transport, la direction des Infrastructures de transport, la direction générale des Entreprises, la direction générale de la Sécurité civile et de gestion de crises, la direction du Budget ;
- un député et un sénateur ;
- deux représentants élus du personnel ;
- deux personnalités qualifiées.



II L'équipe de direction



De gauche à droite :
 Virginie Carpentier, secrétaire générale, Pierre Pimpie, directeur de cabinet, Florence Rousse, directrice générale,
 Samuel Bonnier, directeur des Contrôles, Isabelle Delleré, responsable communication, Hubert Blanc, directeur des
 Référentiels, Laurent Cébulski, directeur des Autorisations, Jean-Claude Belli, adjoint au directeur des Contrôles.

II Les 10 ans de l'EPSF



L'EPSF a eu 10 ans le 28 mars 2016.

En dix ans, l'EPSF s'est érigé en partenaire reconnu du secteur ferroviaire. Ainsi, il a été le témoin actif de bouleversements structurants, à travers non seulement la réforme ferroviaire de 2014 et l'influence européenne mais aussi la montée en puissance de l'enjeu de la sécurité, désormais installée au cœur même des processus des entreprises. Au-delà, l'EPSF a constamment œuvré pour que la profession ne mène pas son développement commercial et technologique sans y associer intimement le corollaire de la sécurité.

De gauche à droite: Jean-Paul Troadec, premier directeur général de l'EPSF, fondateur de l'établissement en 2006 et Florence Rousse, directrice générale de l'EPSF depuis le 13 juin 2014.

Michel Massoni, président du conseil d'administration de l'EPSF, extrait de son discours lors de la célébration interne des 10 ans de l'EPSF



Extrait

« Une crédibilité et une légitimité ne se décrètent pas de prime abord et se construisent avec le temps ; elles s'acquièrent à force de travail, d'initiatives et de pugnacité. Il est du reste remarquable que l'EPSF, doté d'une centaine d'agents, parvienne à faire entendre sa voix et accède à la reconnaissance de la profession, alors qu'il est un maillon parmi d'autres d'une chaîne qui comporte des dizaines d'entreprises d'envergure et emploie des centaines de milliers de salariés. C'est dire si l'EPSF n'est pas une organisation comme les autres et si les avantages dévolus à son statut sont en contrepartie assortis d'obligations et de servitudes. Car se faire le garant d'une sécurité optimisée requiert une vigilance et un travail de fond constants. Je salue donc l'effort de la direction et des équipes pour bâtir cette maturité et cette rigueur dans l'action et, ainsi, faire passer l'intérêt collectif avant toute autre considération. »



Le contrat d'objectifs et de performance 2016-2018

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2016 – 2018 repose sur une réflexion de fond menée par les équipes de l'EPSF dès 2014 et sur l'année 2015 en vue de définir une vision d'avenir collective, mobilisatrice et proactive. Ainsi, le COP signé par le secrétaire d'État chargé des Transports de l'époque, Monsieur Alain Vidalies, le 27 juin 2016, témoigne d'une stratégie réfléchie et ambitieuse visant non seulement à consolider les acquis de l'établissement en matière d'expertise reconnue par la profession et de valorisation des compétences internes, mais aussi à entrevoir des pistes de développement à forts enjeux tels que le renforcement de la coopération internationale, notamment avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'élargissement de la démarche collaborative du retour d'expérience à tout le secteur et la contribution active aux questions d'innovation et de recherche et développement. Il s'agit en outre d'accompagner la SNCF ÉPIC de tête en lui proposant ou en soutenant des initiatives de sa part, en matière de sécurité, sur des sujets d'intérêt général.

Un bilan d'étape favorable

Fin 2016, l'état d'avancement du COP est conforme aux prévisions. Le programme de contrôle a été réalisé en totalité tandis que des autorisations importantes ont été délivrées, par exemple pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Les attentes liées à la base commune des événements, au retour d'expérience élargi ou encore à la signature d'une convention avec le BEA-TT ont été satisfaites. Les projets R&D auxquels l'EPSF est associé ont pu dans certains cas marquer des retards inhérents à des sujets au long cours faisant intervenir des organismes multiples. La coopération internationale avance de manière significative moyennant des accords de coopération signés avec les autorités nationales de sécurité (ANS) du Luxembourg, de Belgique et de Suisse, sans compter un projet très avancé avec l'Italie. Au surplus, un accord de reconnaissance mutuelle en matière d'autorisation des véhicules est finalisé avec l'ANS tchèque. L'investissement sur les compétences internes a été intense avec un effort renouvelé et accru en matière de formation professionnelle et un fort redéploiement en matière de politique de recrutement. Enfin, un diagnostic sur les systèmes d'information de l'établissement a été mené en 2016, appelant la mise au point d'une démarche approfondie sur la période 2017-2018.

2

Les faits marquants





Le comité ministériel de suivi de la sécurité ferroviaire

Le comité s'est réuni le 27 juin 2016 sous la présidence du secrétaire d'État chargé des Transports, Monsieur Alain Vidalies.

Ce troisième comité de suivi a été l'occasion d'élargir sa composition aux organisations syndicales représentatives du secteur.

Suite à l'analyse des événements marquants de l'année 2015 dont notamment l'accident d'Eckwersheim, le secrétaire d'État a demandé à chacun d'engager une véritable dynamique visant à prendre en compte, au plus près des personnels opérationnels, les facteurs organisationnels et humains.

La problématique du déshuntage et les plans d'actions mis en œuvre suite au déraillement de Sainte-Pazanne le 12 octobre 2015 ont été abordés. La recherche sur le shuntage a été identifiée comme une priorité et il a été demandé aux différents acteurs de s'investir davantage dans les travaux menés sous l'égide de l'IRT Railenium.

En ce qui concerne les mesures techniques engagées par SNCF Mobilités suite à la dérive d'un TER le 20 octobre 2015 à Serqueux, le secrétaire d'État a souligné l'importance du respect des échéanciers de mise en œuvre.

Composition du Comité de suivi de la sécurité ferroviaire

Le secrétaire d'État aux Transports, la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, le BEA-TT, l'EPSF, la SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Europorte, 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, la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, ainsi que les syndicats : la Fédération CGT des cheminots, l'UNSA ferroviaire, SUD-RAIL, l'Union fédérale cheminots de la CFDT-FGTE Transports Environnement, FO des cheminots, FGT-CFTC et des correspondants « métiers » de SNCF Mobilités du SNPEF CFE-CGC.

Le congrès IRSC

Le 26^e Congrès international de la sécurité ferroviaire, IRSC ou « International Railway Safety Council », s'est tenu du 2 au 7 octobre 2016 en France, à l'hôtel Pullman Bercy, Paris.

Son organisation a été partagée entre le groupe public ferroviaire SNCF et l'EPSF. Il est à noter que la France accueillait le congrès annuel IRSC pour la 3^e fois depuis sa création en 1990 à l'initiative du Japon.

de gestion automatisée des circulations, de conception des infrastructures et de leur maintenance permettant de minimiser les interruptions, de gestion des flux importants de voyageurs et des crises.

L'EPSF a pour sa part présenté deux sujets : la prise en compte anticipée de la sécurité lors du développement de projets innovants, et l'expérience française de collecte et de classification des événements de sécurité.

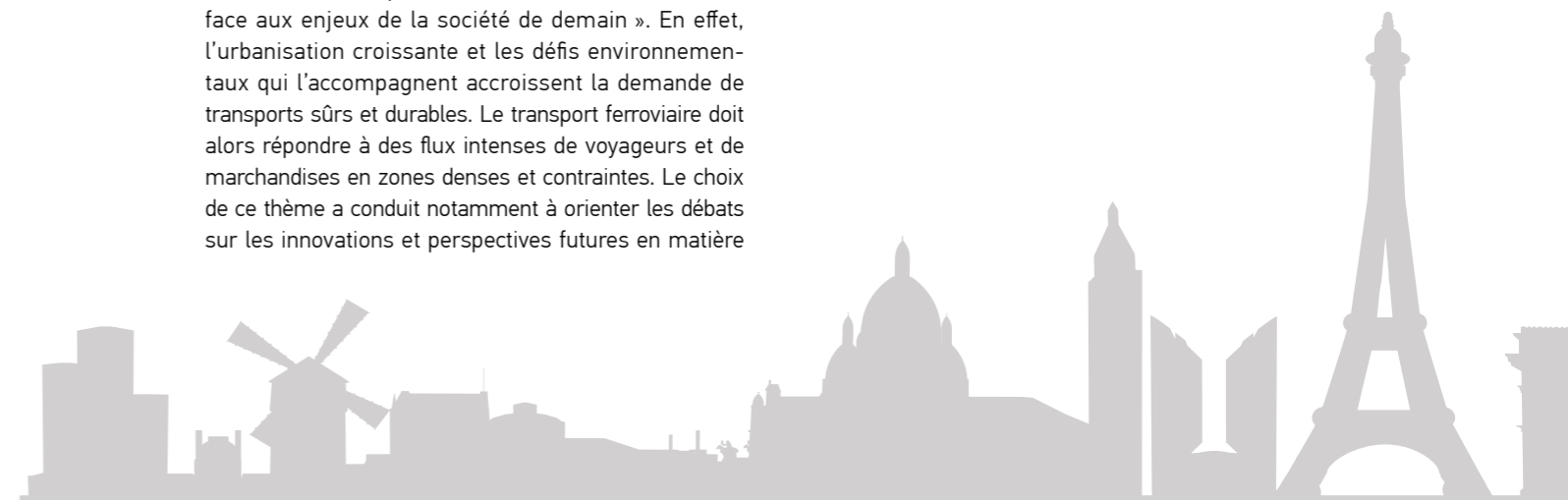


L'édition 2016 a permis d'accueillir 222 participants issus des cinq continents, représentant notamment les exploitants ferroviaires, les constructeurs, les autorités nationales de sécurité, les organismes de recherche et de normalisation ainsi que les milieux universitaires. Ce niveau de participation la situe dans la bonne moyenne pour ce type de congrès, malgré le contexte des attentats de Paris.

Le secrétaire d'État chargé des Transports, Monsieur Alain Vidalies, a honoré le congrès de sa présence, soulignant l'engagement des pouvoirs publics français en faveur de la sécurité ferroviaire.

La conférence s'est conclue, le mercredi 5 octobre, avec le passage de témoin à la délégation de Hong-Kong qui accueillera l'édition 2017 de l'IRSC.

Cette édition a eu pour thème « la sécurité ferroviaire, face aux enjeux de la société de demain ». En effet, l'urbanisation croissante et les défis environnementaux qui l'accompagnent accroissent la demande de transports sûrs et durables. Le transport ferroviaire doit alors répondre à des flux intenses de voyageurs et de marchandises en zones denses et contraintes. Le choix de ce thème a conduit notamment à orienter les débats sur les innovations et perspectives futures en matière



II Les autres faits marquants

4 janvier

L'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire a été pris en application des dispositions du décret n° 2015-1757 du 24 décembre 2015, en vertu duquel l'EPSF « est informé par les exploitants ferroviaires de tout événement susceptible d'avoir eu ou ayant eu une incidence sur la sécurité ferroviaire, accompagné des éléments d'analyse ». Il présente la nomenclature des événements de sécurité à transmettre à l'EPSF et précise les modalités de cette transmission.

25 au 29 janvier

Une équipe d'auditeurs, issus d'autres autorités nationales de sécurité (ANS) et de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, a procédé à l'audit croisé de l'EPSF. Cette démarche résulte d'un engagement volontaire de chaque ANS en vue de bénéficier d'une vision extérieure quant à la façon dont elle assure les fonctions qui lui sont dévolues par la réglementation européenne (directives « Sécurité » et « Interopérabilité » et textes en découlant)

4 février

Organisation du 9^e séminaire annuel de retour d'expérience « Partager pour progresser » ouvert dorénavant aux représentants des industriels, aux détenteurs et entités en charge de la maintenance, aux organismes qualifiés agréés, aux centres de formation, aux gestionnaires portuaires, lesquels se sont joints aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure et aux institutionnels (ministère chargé des Transports et BEA-TT).

27 avril

Organisation de la 4^e Journée d'animation réglementaire destinée au secteur consacrée à l'arrêté du 7 mai 2015, dit arrêté « Aptitudes », à la mise en œuvre de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité et à la modification de l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

11 mai

Les directives (UE) 2016/797, (UE) 2016/798 et le règlement européen (UE) n° 2016/796 sont signés.

23 juin

Lors de la première réunion du conseil d'administration de l'Agence ferroviaire européenne, sous sa nouvelle dénomination, « Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer », et sur le fondement du nouveau règlement (UE) n° 2016/796, Hubert Blanc, directeur des Référentiels de l'EPSF, suppléant de l'État français au sein du CA, a été élu par ses pairs en qualité de membre titulaire du conseil exécutif prévu à l'article 53 du règlement de l'Agence susvisé.

24 juin

Autorisation de mise en exploitation de la ligne entre Oloron-Sainte-Marie et Bedous (64). Cette ligne, non électrifiée et longue de 24,8 km, est exploitée en voie unique sous un régime d'exploitation en « navette » à raison de quatre allers-retours Oloron-Sainte-Marie et Bedous et deux allers-retours entre Oloron-Sainte-Marie et Bidos.

30 juin

Autorisation de mise en exploitation de la LGV Est Européenne phase 2 entre Baudrecourt (57) et Vendenheim (67). Se raccordant à la LGV Est Européenne phase 1 existante, cette ligne de 106 km équipée du système de signalisation ETCS niveau 2 superposé à la TVM 430, permet de relier Paris à Strasbourg en 1 h 50.

7 juillet

Certificat de sécurité délivré à la société ECORAIL Transport (partie A et B) lui permettant d'exploiter des services ferroviaires de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses.

1^{er} août

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la ligne classique 180 000 entre Uckange et Zoufftgen (57) en ETCS niveau 1. Faisant partie du corridor 2 européen (en application du règlement (UE) 1316/2013), cette section de ligne permet de franchir la frontière entre la France et le Luxembourg en utilisant le système européen ERTMS.

Octobre

Dans le cadre du renforcement du retour d'expérience et en particulier de l'amélioration de la remontée des événements de sécurité, le travail mené avec l'ensemble des exploitants ferroviaire pour le développement d'une échelle de gravité a été finalisé. Cette échelle s'appuie sur une classification des incidents et des accidents sur six niveaux de gravité.

5 octobre 2016

Les deux co-présidents de la CIG du Tunnel sous la Manche, Pascale Andréani et Christopher Irwin, ont signé un protocole avec le directeur général de l'Agence pour l'Union européenne pour les chemins de fer, Josef Doppelbauer.

À travers des dossiers d'autorisation tels que celui des nouvelles rames Eurostar, l'objectif de cet accord est de développer un travail collaboratif avec l'Agence visant à la préparer à exercer ses nouvelles compétences à partir de 2019.

22 novembre

Certificat de sécurité délivré à la société Naviland Cargo lui permettant d'exploiter des services ferroviaires de transport de fret, y compris de marchandises dangereuses, sur l'ensemble du réseau ferré national.

9 décembre

Une convention définissant les modalités de collaboration entre l'EPSF et le BEA-TT a été signée. L'objectif de cette convention est de formaliser et de préciser les modalités de mise en œuvre des relations entre l'organisme d'enquête et l'autorité nationale de sécurité.

12 décembre

Autorisation de mise en exploitation commerciale pour la ligne n° 556000, à voie unique entre Chartres au PK0+824 et Voves au PK 25+168, à l'occasion du relèvement de vitesse de la ligne et de sa réouverture au trafic voyageurs.

II Les autorisations

L'année 2016 s'est traduite par une activité importante avec la délivrance d'autorisations clés pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités ou encore les travaux d'instruction liés aux nouvelles lignes ferroviaires réalisées dans le cadre de partenariats public-privé. Également, l'actualité a été marquée par l'approfondissement de la coopération avec divers organismes comme le COFRAC, le STRMTG ou encore les autorités nationales de sécurité des pays limitrophes aux fins de gérer des problématiques communes. Ce mouvement est destiné à s'amplifier, notamment avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer qui délivrera dès le 16 juin 2019 certaines autorisations.

3

Les activités 2016

Le Tunnel sous la Manche

Le traité entre la République française et le Royaume-Uni concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche, signé le 12 février 1986, a mis en place des instances binationales: la Commission intergouvernementale (CIG) qui suit au nom des deux gouvernements et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la liaison fixe et le Comité de sécurité (CS) qui conseille et aide la CIG sur toutes les questions liées à la sécurité de la construction et de l'exploitation de la liaison fixe. La CIG et le CS peuvent, aux fins de leurs missions, faire appel à la collaboration des administrations de chaque gouvernement et de tout organisme ou expert de leurs choix. Le décret n° 88-458 du 27 avril 1988 définit les missions du Secrétariat général du Tunnel sous la Manche (SGTM) qui assiste la délégation française à la CIG et assure à ce titre la préparation et l'exécution des décisions

de celle-ci ainsi que le secrétariat du CS. Enfin, l'accord international du 24 janvier 2007 transposant à la liaison fixe transmanche les dispositions de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire stipule que la CIG est l'autorité de sécurité propre au Tunnel sous la Manche.

L'EPSF apporte son expertise au CS dans le cadre d'une convention qu'il a signée avec le SGTM. Parmi les principaux sujets traités par l'EPSF en 2016 figurent notamment la contribution à l'instruction de l'autorisation des nouvelles navettes Eurotunnel de transport de camions, comportant une demande de dérogation à la STI « Bruit » acceptée par le comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) de la Commission européenne, le suivi de la mise en œuvre des recommandations du BEA-TT suite à un incendie survenu le 17 janvier 2015, ainsi que la finalisation de l'audit sur les contrôles de sécurité réalisés sur les terminaux avant l'embarquement des camions.



La fin des agréments aux OQA

La fin des agréments délivrés aux organismes qualifiés « agréés » (OQA) a conduit à un rapprochement avec le Comité français d'accréditation (Cofrac).

L'ordonnance n° 2015-1682 du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels a eu pour conséquence la suppression en matière ferroviaire de l'agrément jusque-là délivré aux experts et organismes qualifiés pour évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés, lesquels sont ainsi devenus organismes qualifiés « accrédités » (OQA) et doivent se rapprocher du Cofrac pour mettre leur dossier en conformité.

Cette réforme nécessite un renforcement des échanges entre l'EPSF et le Cofrac, le premier étant appelé à pouvoir apprécier la qualité des rapports émis par les OQA dans le cadre des demandes d'autorisations de mise en exploitation commerciale, le second ayant désormais vocation à valider l'aptitude des organismes à intervenir sur ces dossiers, au travers du mécanisme d'accréditation basé sur la norme européenne « EN ISO/CEI 17020:2012 ». Ainsi des échanges réguliers ont-ils été formalisés entre les deux organismes pour optimiser la coopération.

Le premier guide commun au STRMTG et à l'EPSF sur les systèmes mixtes

La refonte du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés implique l'évolution des modalités d'autorisation et de contrôle des systèmes mixtes tels que les trams-trains. Selon la réglementation, les systèmes mixtes sont des transports publics guidés dont les véhicules circulent sur un réseau relevant du champ d'application du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire (la « partie ferroviaire ») et sur un réseau soumis aux dispositions des titres II, V, VI et VII du décret du 9 mai 2003 précité (la « partie guidée »).



Deux nouveautés vont affecter les autorisations, dans l'objectif de clarifier et simplifier la présentation des dossiers :

- la définition d'un sous-système de transition dont les dossiers dédiés font l'objet d'une instruction conjointe de l'EPSF et du STRMTG mais dont les éléments sont approuvés soit par l'EPSF lorsqu'ils se trouvent sur la partie ferroviaire du parcours, soit par le préfet après instruction du STRMTG lorsqu'ils se trouvent sur la partie guidée de celui-ci;
- pour chaque phase d'autorisation (conception et mise en exploitation commerciale), l'instauration d'un dossier identique pour le véhicule faisant l'objet de deux instructions distinctes de l'EPSF et du STRMTG.

Afin d'accompagner la mise en place de ces nouvelles règles, la constitution d'un groupe de travail copiloté par l'EPSF et le STRMTG et associant des représentants du secteur ferroviaire a permis d'aboutir à la rédaction d'un guide d'application relatif aux procédures d'autorisation des systèmes mixtes qui sera mis en ligne sur les sites Internet de l'EPSF et du STRMTG.

Lancement d'une étude sur les sections frontières

Les multiples projets de réouvertures de lignes ou de nouvelles infrastructures transfrontalières ont fait émerger un besoin de convergence des pratiques d'instruction avec les autorités des pays limitrophes concernés. L'EPSF a été contacté par l'Office fédéral des transports (OFT) en 2015 afin de contracter un accord de fonctionnement mutuel sur les sections frontières franco-suisse, particulièrement concernées par des travaux d'infrastructure, avec le projet de réouverture de la ligne entre Belfort et Delle, le projet CEVA (Genève-Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), le nœud ferroviaire de Bâle ou encore la modernisation de la ligne entre Saint-Gervais et Vallorcine.

Un premier état des lieux, ciblé sur les sections concernées par des travaux, a été réalisé et a mis en évidence la nécessité d'une étude plus globale incluant un inventaire exhaustif des technologies employées de part et d'autre de la frontière, avec une synthèse précise des responsabilités des différents intervenants (gestionnaires d'infrastructure, sous-traitants, autres exploitants). Cette étude va débuter en 2017 en se focalisant d'abord sur une section frontière représentative de chaque pays limitrophe, ayant vocation à fournir :

- un état des lieux technique et organisationnel de chaque section frontière ;
- une analyse des processus mis en œuvre pour couvrir les problématiques d'interfaces entre gestionnaires d'infrastructure frontaliers et entreprises ferroviaires ;
- des préconisations concernant le cadre réglementaire et les accords intergouvernementaux en vigueur.

La mise en conformité de l'ensemble des centres de formation

Les organismes de formation avaient jusqu'au 20 janvier 2016 pour déposer auprès de l'EPSF un dossier d'actualisation de leur agrément démontrant leur conformité avec l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.

En effet, celui-ci a abrogé 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, remplaçant notamment les « fonctions de sécurité » par les « tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire » conformément à la réglementation européenne. Dans ce cadre, l'EPSF a reçu et instruit trente-quatre dossiers d'actualisation remis par les différents organismes de formation agréés.

Les autorisations notables délivrées en 2016

Renouvellement du certificat de sécurité de SNCF Mobilités et de l'agrément de sécurité de SNCF Réseau

SNCF Mobilités et SNCF Réseau, toutes deux issues du groupe public ferroviaire instauré par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, s'étaient respectivement vues délivrer en 2015 un certificat de sécurité et un agrément de sécurité valables pour une durée d'un an.

Le 21 juin 2016, l'EPSF a renouvelé le certificat de sécurité parties A et B dont est titulaire SNCF Mobilités, lui permettant de continuer d'assurer, sur la totalité du réseau

ferré national ainsi que sur la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan-Figueras, des services de transport ferroviaire de passagers, y compris à grande vitesse, et des services de transport ferroviaire de fret dont celui des marchandises dangereuses. Ce certificat a pris effet le 1^{er} juillet 2016 et est valable cinq ans.

Le 30 juin 2016, l'EPSF a renouvelé l'agrément de sécurité dont est titulaire SNCF Réseau, lui permettant de continuer d'assurer les missions de gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national. Cet agrément a pris effet le 1^{er} juillet 2016 et est valable cinq ans.

L'infrastructure et le matériel roulant

Les nouvelles lignes faisant l'objet d'un partenariat public-privé

L'instruction des futurs agréments de sécurité des gestionnaires d'infrastructure des trois nouvelles lignes : Sud Europe Atlantique (SEA), Bretagne – Pays-de-la-Loire (BPL) et contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) faisant l'objet d'un partenariat public-privé (PPP) ou d'une délégation de service public (DSP) a continué en 2016. Les décisions sur leurs demandes officielles d'agrément de sécurité interviendront dans le courant de l'année 2017.

L'année 2016 a notamment été une année charnière pour les lignes nouvelles SEA et BPL en projet : les travaux d'infrastructure ont été achevés et les essais dynamiques

se sont poursuivis en 2017 pour BPL. La remontée des nombreux éléments de preuve a également été entreprise permettant ainsi de compléter le Registre des dangers, pièce essentielle des dossiers de sécurité soumise à l'instruction de l'EPSF. Les autorisations de mise en exploitation commerciale de ces deux lignes sont attendues dans le premier semestre 2017 pour les premières circulations commerciales prévues début juillet 2017.

La ligne nouvelle pour le contournement de CNM parviendra également au terme des travaux début 2017. L'autorisation de mise en exploitation commerciale est attendue au second semestre 2017 pour les premières circulations commerciales prévues fin 2017.





Autorisations de mise en exploitation commerciale

L'EPSF a délivré en 2016 six autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) spécifiques au domaine de l'infrastructure :

- Les deux postes d'aiguillages informatisés (PAI) de Lattes et de Saint-Gervasy, situés dans le périmètre du projet de contournement de Nîmes et Montpellier ont été autorisés au premier semestre 2016. Depuis 2009, date du début de leur déploiement, ce sont ainsi près d'une centaine de PAI qui ont été mis en service par SNCF Réseau. Se basant sur ce retour d'expérience, ce dernier a soumis à l'EPSF une réévaluation de la nature de la modification pour le déploiement de ces PAI en classant la modification comme « significative » et non plus « substantielle », au sens du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006. L'EPSF ayant approuvé favorablement les conclusions de cette étude, les futurs déploiements des PAI 2006 réalisés par SNCF Réseau ne feront plus l'objet d'AMEC.
- La réouverture de deux lignes du réseau ferré national (RFN) au trafic de voyageurs a été autorisée par l'EPSF, entre Oloron Sainte-Marie et Bedous dans les Pyrénées-Atlantiques au service horaire « été 2016 » ainsi qu'entre Chartres et Voves dans l'Eure-et-Loir au service horaire « hiver 2016 ».
- La première phase de la LGV Est Européenne avait été autorisée en 2007 entre Vaires-sur-Marne et Baudrecourt. En 2016, la seconde phase de la LGV Est Européenne a été autorisée en deux étapes. Une première autorisation au service horaire « été 2016 » a permis aux trains à grande vitesse de circuler entre

Baudrecourt et Vendenheim tout en empruntant sur environ 30 km une portion de voie circulée à double sens. Cette contrainte était la conséquence des travaux de réparation du raccordement V2 vers Vendenheim suite au déraillement de la rame d'essais le 14 novembre 2015. Après avoir reçu toutes les preuves des réparations, ce raccordement a été autorisé par l'EPSF dans un second temps au service horaire « hiver 2016 ».

- Enfin, l'année 2016 a été significative sur le dossier de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), système composé de la technologie de contrôle commande et signalisation européenne ETCS (European Train Control System) et de télécommunications GSM-R. Ainsi, le tout premier tronçon de ligne conventionnelle (hors réseau à grande vitesse) équipé de l'ERTMS niveau 1 a été autorisé entre Zoufftgen en Lorraine et la frontière franco-luxembourgeoise. Cette section d'une vingtaine de kilomètres préfigure le futur corridor fret européen mer du Nord – mer Méditerranée qui nécessitera le déploiement de l'ERTMS.

Concernant le matériel roulant, cette année s'est inscrite dans la continuité de l'année 2015 avec notamment l'instruction de dossiers techniques de sécurité relatifs à des modifications de matériels moteurs existants tels que les évolutions d'équipements de sécurité KVB, TVM ou ERTMS sur les TGV DASYE, les ZTER LGV, les locomotives TRAXX ou à des déclinaisons de matériels nouveaux tels que les automoteurs Régiolis Intercités et Régio 2N en UM3 mais également du matériel à grande vitesse Velaro D en UM2.

Autres autorisations

- L'EPSF a également instruit des dossiers techniques de sécurité et a délivré plusieurs autorisations de wagons de marchandises, notamment de marchandises dangereuses pour lesquels de nouveaux agréments de type « RID » ont été délivrés.
- Plus de 50 autorisations de circulation exceptionnelles (ACE) ont également été délivrées en 2016 pour la réalisation d'acheminements et d'essais de matériels roulants sur le RFN. Ces ACE ont concerné environ 40 % de matériel roulant modifié (essais de shuntage, ERTMS, etc.), 40 % de matériel nouveau (principalement le Régio 2N dans sa déclinaison à 200 km/h) et 20 % pour

les essais d'infrastructures, notamment les raccordements aux nouvelles lignes LGV EE2, SEA et BPL.

➔ La révision du guide relatif aux autorisations de mise en exploitation commerciale de matériel roulant a été entamée en 2016 et débouchera sur une réédition en 2017.

➔ Par ailleurs, les nouvelles STI applicables au 1^{er} janvier 2015 entraînent des demandes de dérogation pour environ 200 projets se situant à un stade avancé de développement, dont 70 pour les matériels roulants et 130 pour les infrastructures.



Les acteurs

Six nouveaux certificats de sécurité ont été délivrés, dont deux certificats de sécurité parties A et B aux sociétés Ecorail Transport et Naviland Cargo, quatre certificats de sécurité partie B « section frontière » à Renfe Viajeros, Transfesa, DB Cargo Italia S.R.L., Mercitalia Rail.

Certificats de sécurité – parties A et B

– ECORAIL TRANSPORT

Le 7 juillet 2016, l'EPSF a délivré à la société Ecorail Transport un certificat de sécurité (parties A et B) afin de lui permettre d'exploiter des services ferroviaires de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses. Les activités

concernent principalement des transports de produits agricoles ou issus des secteurs du BTP, au départ du bassin de Thouars vers les régions Centre et Île-de-France. Ce certificat est valable jusqu'au 7 juillet 2021.

– NAVILAND CARGO

Le 22 novembre 2016, l'EPSF a délivré à la société Naviland Cargo un certificat de sécurité (parties A et B) afin de lui permettre d'exploiter des services ferroviaires de transport de fret, y compris de marchandises dangereuses, sur l'ensemble du réseau ferré national. Ce certificat est valable jusqu'au 22 novembre 2021.

Certificats de sécurité partie B « sections frontières »

– RENFE VIAJEROS

Le 19 août 2016, l'EPSF a délivré à la société Renfe Viajeros un certificat de sécurité partie B afin de lui permettre d'exploiter des services ferroviaires de transport de passagers, y compris à grande vitesse, sur les sections de lignes comprises entre la frontière espagnole et les gares de Hendaye, Cerbère, Latour-de-Carol – Enveitg et Perpignan (via la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras). Renfe Viajeros reprend ainsi en propre les activités de transport de passagers de Renfe Operadora, scindée en deux entités distinctes : Renfe Viajeros pour les activités de voyageurs et Renfe Mercancias pour les activités de fret. Ce certificat est valable jusqu'au 1^{er} avril 2021.

– DB CARGO ITALIA S.R.L.

Le 21 octobre 2016, l'EPSF a délivré à la société DB Cargo Italia S.R.L. un certificat de sécurité (partie B) afin de lui permettre d'exploiter des services ferroviaires de transport de fret, y compris de marchandises dangereuses, sur la section frontière du réseau ferré national entre la frontière italienne et la gare de Modane. Ce certificat est valable jusqu'au 10 janvier 2017.

– TRANSFESA RAIL

Le 21 novembre 2016, l'EPSF a délivré à la société

Transfesa Rail un certificat de sécurité (partie B) afin de lui permettre d'exploiter des services ferroviaires de transport de fret, y compris de marchandises dangereuses, sur la section frontière du réseau ferré national située entre la frontière espagnole et les gares de Cerbère et de Hendaye. Ce certificat est valable jusqu'au 24 juin 2021.

– MERCITALIA RAIL

Le 28 décembre 2016, l'EPSF a délivré à la société Mercitalia Rail un certificat de sécurité (partie B) afin de lui permettre d'exploiter des services ferroviaires de transport de fret, y compris de marchandises dangereuses, sur la section frontière du réseau ferré national située entre la frontière italienne et la gare de Modane. Ce certificat est valable jusqu'au 31 janvier 2018.

Transfert de certificat de sécurité – parties A et B

– EIFFAGE RAIL SERVICES

Le 17 juin 2016, l'EPSF a procédé au transfert du certificat de sécurité (parties A et B) délivré le 11 décembre 2015 à la société Pichenot, filiale du groupe Eiffage, au profit de la société Eiffage Rail Service, filiale du même groupe. Ce transfert permet à Eiffage Rail Service d'assurer des services de transport ferroviaire de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses, sur l'ensemble du réseau ferré national. La date de fin de validité du certificat de sécurité ainsi transféré reste fixée au 11 décembre 2020.



Les organismes de formation

En 2016, l'EPSF a délivré un agrément à trois nouveaux organismes de formation, le premier délivré le 30 juin à RAILSERVING (pour les formations « intervenir sur les composants critiques de l'infrastructure ferroviaire ayant un impact sur la sécurité des circulations », « assurer la protection des circulations ferroviaires vis-à-vis des circulations routières et réciproquement aux passages à niveau », « assurer, en l'absence de dispositif automatique d'annonce, l'annonce des trains »), le deuxième délivré le

5 octobre à INTERFORMAT (pour les formations « commander une manœuvre », « utiliser des installations de sécurité simples », « appliquer les règles de freinage et de composition des trains ou des convois du gestionnaire d'infrastructure », « réaliser un essai de frein », « vérifier la conformité d'un train ou d'un convoi du gestionnaire d'infrastructure ») et enfin, le troisième délivré le 16 décembre à ETMF (pour la formation des conducteurs de trains).

Les installations de sécurité désignées comme « simples »

83 consignes locales d'exploitation (CLE) ont été examinées par l'EPSF dans le cadre 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 RFN.

Toutes les propositions de classement en « installation de sécurité simples » ont été validées par l'EPSF. Comme chaque année, une réunion de retour d'expérience sur les CLE a été organisée par l'EPSF avec SNCF Réseau afin d'effectuer la synthèse des constats et de mettre en exergue les points de vigilance.

Dossiers traités ayant donné lieu à des décisions en 2015 et 2016

	2015	2016	
Certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires			
Nouvelles demandes	7	6	
Renouvellements	5	9	
Modifications	2	1	
Transferts	3	1	
Pérémissions	0	1	
Retraits	3	2	
Agréments de sécurité aux gestionnaires d'infrastructure			
Nouvelles demandes	2	1	
Renouvellements	5	1	
Modifications	0	0	
Transferts	0	1	
Retraits	0	0	
Agréments de sécurité aux organismes de formation			
Nouvelles demandes	6	3	
Renouvellements	7	3	
Modifications	0	0	
Transferts	0	0	
Retraits	0	1	
Agréments de sécurité aux organismes d'évaluation			
Renouvellements	1	0	
Dossiers infrastructures et composants			
Dossiers de définition de sécurité (DDS)	0	1	
Dossiers préliminaires de sécurité (DPS)	3	5	
Autorisations de mise en exploitation commerciale infrastructures et composants (AMEC IC)	20	12	
<i>Dont les postes d'aiguillages informatiques (PAI)</i>	19	7	
Dossiers matériels roulants			
Autorisations de circulation exceptionnelle (ACE)	40	51	
Agréments de règlement international des marchandises dangereuses (RID)	1	2	
<i>Autorisations de mise en exploitation commerciale de matériels roulants modifiés (AMEC MR)</i>	<i>Dossiers techniques de sécurité (DTS)</i>	31	12
<i>Autorisations de mise en exploitation commerciale de matériels roulants neufs (AMEC MR)</i>	<i>Dossiers de conception de sécurité (DCS) et Dossiers de sécurité (DS)</i>	0	1
		5	1
Soit, un total d'autorisations de mise en exploitation commerciale de matériels roulants		36	13

Les registres

Le nombre de licences de conducteur enregistrées a connu une très forte augmentation en 2016 liée à l'obligation de l'ensemble des conducteurs d'être en possession d'une licence au 1^{er} juin 2018. Par ailleurs, le Registre national de véhicules connaît une mise à jour sensible, du fait notamment de l'application d'un nouveau régime de facturation des immatriculations depuis le 1^{er} janvier 2016.

Le Registre national des licences de conducteurs (RNL)

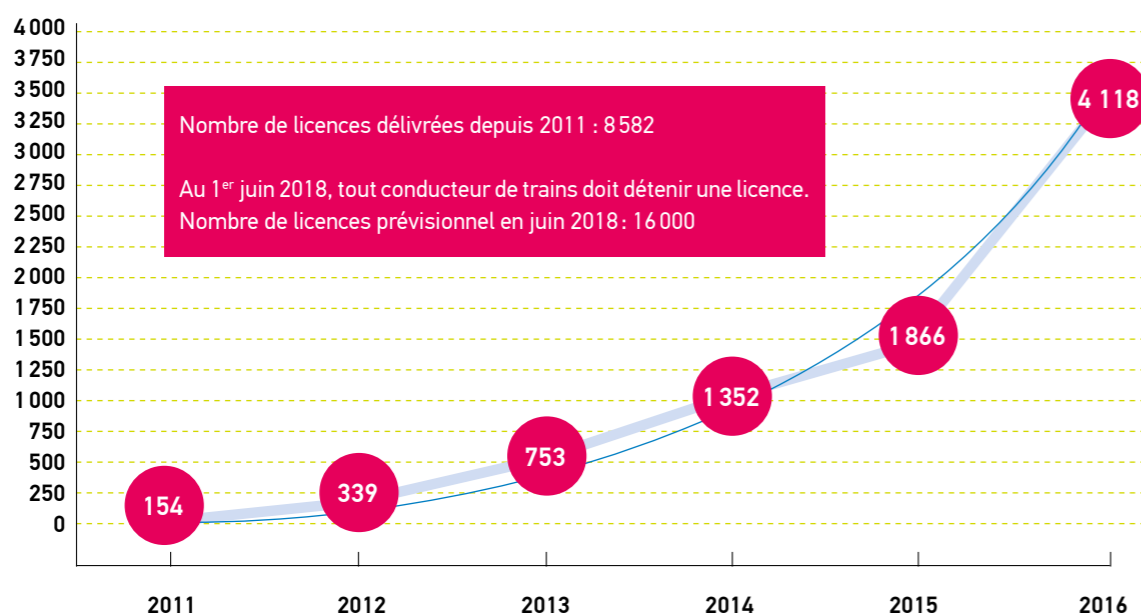
4 118 licences ont été délivrées par l'EPSF en 2016, soit 56 % de plus qu'en 2015. L'entreprise SNCF représente à elle seule 87 % du volume global, devant les entreprises DB Schenker ECR, Colas rail, RATP et VFLI.

Cette recrudescence est liée à l'augmentation significative du nombre de licences et aux difficultés rencontrées par les gestionnaires de licences des exploitants ferroviaires pour anticiper la fin de validité des certificats d'aptitude.

40 dossiers ont été déposés par des conducteurs à titre individuel. Les suspensions pour défaut de validité du certificat d'aptitude physique sont toujours à la hausse, 535 licences ayant été suspendues en 2016 pour ce motif contre 316 en 2015.

Par ailleurs, un portail dédié aux gestionnaires a été amélioré en 2016 pour leur permettre de connaître l'état d'une licence (en cours, suspendue, etc.), la date de fin de validité du certificat d'aptitude physique ainsi que l'avancement du traitement du dossier. Il est également toujours utilisé pour pré-saisir les demandes et imprimer les formulaires nécessaires à la constitution du dossier de demande.

Évolution du nombre de licences



Les Registres du matériel roulant

L'enregistrement du matériel roulant est géré à travers un registre national et un registre européen.

Un type de véhicule est initié dans le RETVA lors de l'instruction de la demande d'autorisation et les données sont enregistrées avant la délivrance de l'AMEC. Le nouveau type autorisé est ensuite soumis à l'Agence qui le publie sur son site Internet. Si un type de véhicule est autorisé dans un État membre, un autre État membre est en mesure d'attacher l'autorisation qu'elle délivre au type créé lors de la 1^{re} autorisation.

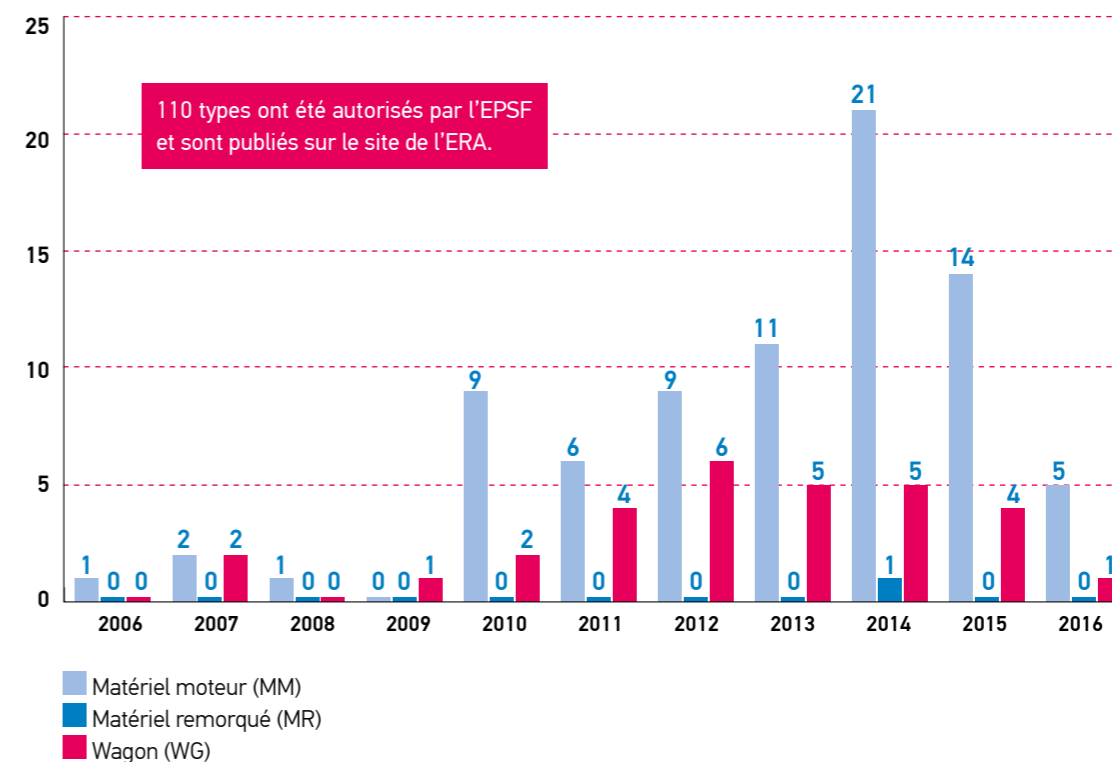
Le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)

Ce registre est géré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et mis à jour au fur et à mesure par les autorités nationales de sécurité en fonction des nouvelles autorisations délivrées.

Situation, à fin décembre, des types autorisés et enregistrés dans le RETVA par l'EPSF :

- 110 types de véhicules sont publiés sur le site de l'Agence ;
- 1 est en cours de validation par l'Agence ;
- 11 sont en cours d'information par le demandeur de l'autorisation.

ÉVOLUTION DES TYPES AUTORISÉS PAR L'EPSF ET PUBLIÉS SUR LE SITE DE L'ERA (par année de délivrance de l'AMEC et par famille)



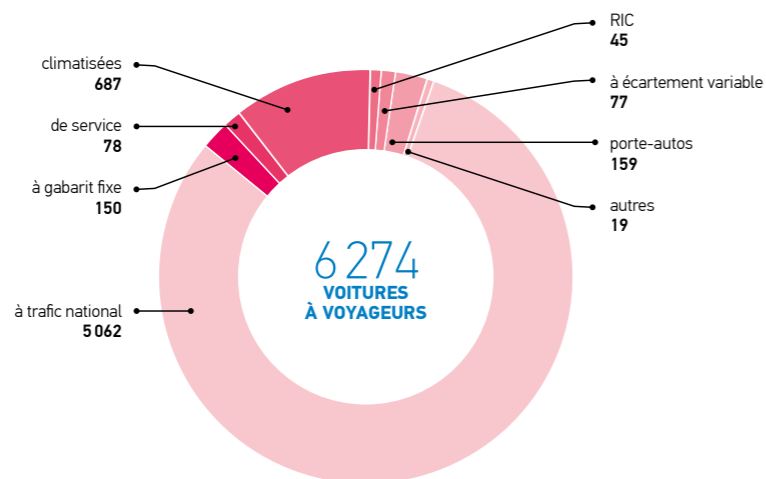
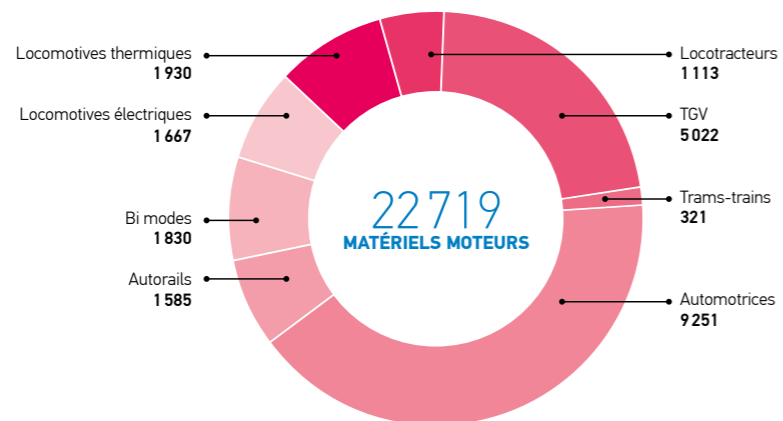
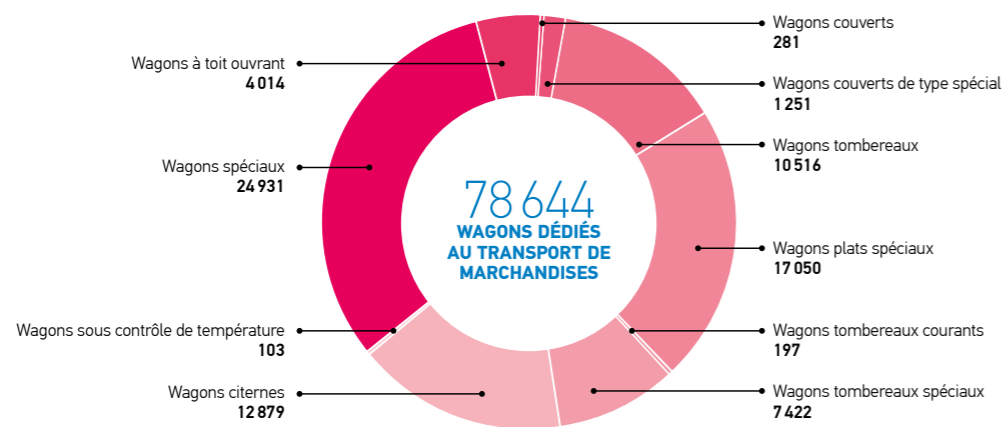
Le Registre national des véhicules (RNV)

Le nouveau régime de facturation de la redevance immatriculation est effectif depuis le 1^{er} janvier 2016 et il demeure consultable sur le site Internet de l'EPSF.

L'intégration et l'enregistrement des véhicules à vocation historique dans le RNV a également donné lieu à un examen.

Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2016, 107 637 véhicules immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RFN, dont la répartition est la suivante :

- 78 644 wagons dédiés au transport de marchandises ;
- 22 719 matériels moteurs ;
- 6 274 voitures voyageurs.



L'harmonisation des registres liés aux véhicules

Les travaux relatifs aux registres européens se sont poursuivis en 2016 en relation avec l'Agence. L'EPSF est désignée autorité nationale de sécurité pilote pour la mise en place d'un outil permettant de vérifier la qualité des données, tant pour le format des données que pour les données elles-mêmes.

Enfin, le futur registre européen, prévu par le 4^e paquet ferroviaire, devra être étudié dès 2017, pour une mise en place opérationnelle en juin 2021.



|| La recherche et l'innovation

Dans le cadre de son projet d'établissement définissant sa stratégie pour les années à venir, l'EPSF a décidé de miser sur le renforcement de sa présence dans les instances de suivi des projets de recherche et développement.

En effet, la prise en compte de la sécurité et de la réglementation applicable doivent intervenir dès la phase de conception d'un nouveau produit. L'établissement est en mesure d'identifier des points susceptibles de justifier des études scientifiques pouvant déboucher sur des innovations, qu'il s'agisse par exemple de l'installation de pièces en matériaux composites au sein d'un sous-système technique, d'une nouvelle approche des procédures de maintenance ou de l'utilisation de nouvelles technologies de communication ayant un impact fort en matière de facteurs humains. La signature d'une convention avec l'Institut de recherche technologique (IRT) Railenium, le 23 septembre 2015, a constitué un jalon important dans cette démarche puisque les entreprises qui développent de nouveaux concepts prennent désormais plus systématiquement contact avec l'EPSF en amont de leur projet afin d'intégrer la sécurité dans le processus global. L'enjeu pour l'établissement est alors d'apporter son expertise.

L'implication de l'EPSF dans les sujets de R&D est de trois ordres. Il peut s'agir :

- d'une participation à un comité de pilotage afin d'apporter une mise en perspective au regard du fonctionnement global du système ferroviaire ;
- d'une participation à des instances sur des sujets plus prospectifs, comme par exemple la géolocalisation des trains (Global Navigation Satellite System), à la demande de l'IRT Railenium ;

- d'une participation en tant qu'initiateur d'un sujet ou en tant que membre actif d'un projet collaboratif aux enjeux de sécurité importants : il s'agit pour l'autorité nationale de sécurité d'inciter les industriels à s'impliquer sur des thématiques appelant des innovations car identifiées comme accidentogènes ou génératrices de risques insuffisamment couverts par les pratiques et technologies actuelles. En 2016, deux projets ont été initiés.

EVAST

Le projet « EVAST » (Évaluation Vectorielle de l'Aptitude au Shuntage des Trains), visant à améliorer les procédures de validation de l'aptitude au shuntage des nouveaux véhicules, a fait l'objet d'une convention signée le 9 décembre 2015 par l'EPSF, SNCF Réseau, Alstom Transport, Vossloh Locomotives et Bombardier Transport, permettant un démarrage effectif en septembre 2016.

RESYGESS

« RESYGESS » (Résilience des Systèmes de Gestion de la Sécurité), visant à évaluer la faisabilité d'une modélisation de l'ensemble des procédures constitutives d'un système de gestion de la sécurité afin d'en tester in fine la résilience en le confrontant à différents scénarios d'accidentologie, est un projet mené en partenariat avec l'IRT Railenium, mis en route en juin 2016.

ERTMS HIPPOPS

Par ailleurs, le projet ERTMS HIPPOPS (ERTMS Harmonized & International Procedures for Placing into Operation of Products & Subsystems), initié en 2015, s'est poursuivi en 2016. Son principal objectif consiste à simplifier et harmoniser les procédures conduisant à la mise en service du sous-système de signalisation européen ERTMS.

L'EPSF a pour partenaires l'organisme notifié italien RINA Services, chef de file, l'autorité nationale de sécurité italienne Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, l'organisme notifié bulgare TINSIA, l'autorité nationale de sécurité bulgare Railway Administration Executive Agency, l'organisme notifié belge BELGORAIL et l'organisme notifié français CERTIFER SA. L'année 2016 a été consacrée à la réalisation d'un état des lieux des pratiques d'instruction des dossiers ERTMS par différents pays, moyennant un retour d'expérience des acteurs concernés.



|| Le suivi du niveau de sécurité

La direction des Contrôles de l'EPSF suit les événements de sécurité affectant les circulations ferroviaires et anime ainsi le retour d'expérience avec le secteur. Si l'accidentologie paraît en 2016 moins dramatique en France que durant l'année 2015 qui avait été marquée par le déraillement d'une rame d'essai TGV à Eckwersheim, il n'en demeure pas moins primordial d'étudier les incidents de manière à en tirer les enseignements adéquats.

L'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire est venu conclure un travail de fond piloté par l'EPSF. Cela est allé de pair avec la définition d'une échelle de gravité à six niveaux, mise en service opérationnel dès octobre

2016, et avec des discussions avec les autres autorités nationales de sécurité européennes dans le cadre du projet « Common Occurrence Reporting ». Enfin, 2017 verra le lancement de la base commune française des événements de sécurité.

Le suivi des incidents et accidents graves

Les accidents antérieurs à 2016

L'EPSF effectue un suivi des actions menées par la profession en réponse aux accidents et incidents graves, notamment ceux ayant donné lieu à des recommandations du BEA-TT. Ce suivi peut prendre la forme non seulement de réunions périodiques mais aussi d'opérations de contrôle.

Le suivi de la mise en œuvre des recommandations du BEA-TT adressées à SNCF Réseau après le déraillement à Brétigny-sur-Orge s'inscrit dans cette démarche avec, en 2016, un constat d'avancement significatif sur l'amélioration des assemblages boulonnés et l'adaptation de la maintenance des appareils de voie selon les particularités locales. Ainsi, de nouvelles spécifications techniques relatives aux boulons seront-elles intégrées aux marchés passés dès 2017. Également, la politique d'affectation des cadres dans les établissements en charge de la maintenance a donné lieu à un plan d'actions déployé en 2016 devant se poursuivre en 2017. Enfin, les audits internes de SNCF Réseau en matière de sécurité opèrent désormais un contrôle de l'état réel d'un échantillon d'équipements récemment maintenus. L'EPSF vérifiera en 2017 l'efficacité de cette mesure.

L'EPSF s'est aussi attaché en 2016 au suivi du plan d'actions mis en œuvre par SNCF Mobilités suite à la dérive sur près de 20 km du train n° 848973 de type AGC circulant entre Amiens et Rouen, survenue le 20 octobre 2016. Cette dérive a été consécutive à la collision de ce TER avec deux bovins en amont de la gare de Serqueux, laquelle, dans des conditions tout à fait exceptionnelles, a engendré la perte totale d'efficacité du système de freinage. SNCF Mobilités s'est engagée dans un plan d'actions techniques de modification des matériels AGC sans attendre le rapport d'enquête du BEA-TT, visant notamment la modification des équipements pneumatiques et électriques de freinage pour les rendre moins sensibles aux chocs. Après les phases d'études et d'essais, la modification de ces équipements a démarré en série dès octobre 2016, selon le planning prévu. L'EPSF s'est vu par ailleurs adresser une recommandation du BEA-TT liée aux préconisations relatives au gabarit du matériel roulant, à l'optimisation du chasse obstacle et à la protection des organes sensibles sous caisse, et en réponse, s'est engagé à piloter un groupe de travail associant les acteurs du secteur avec pour objectif de mener pour le mois de juin 2018 une réflexion concernant le périmètre technique de ces préconisations et la forme qu'elles doivent prendre.

Les suites d'Eckwersheim

Le déraillement d'une rame d'essai, le 14 novembre 2015, sur la commune d'Eckwersheim, alors qu'elle effectuait des essais dynamiques de la ligne à grande vitesse Est Européenne, a donné lieu à la publication d'une note d'étape du BEA-TT en février 2016, invitant l'EPSF et la SNCF à examiner les règles d'homologation des lignes nouvelles et les tests en survitesse, notamment sur les modalités de traitement des points singuliers et des zones de transition de vitesse. Des réflexions ont été engagées avec SNCF Réseau sur l'apport de la simulation numérique en complément de certains essais, qui donneront lieu à des évolutions des référentiels utilisés pour la validation des nouvelles lignes.

Le BEA-TT incitait également la SNCF à mener une réflexion sur la répartition des tâches au sein des équipes de conduite des trains d'essais et sur la méthode de détermination des points de freinage, notamment lors des circulations sans contrôle de vitesse. Sur ce point, SNCF a diligencé immédiatement après l'accident une étude dont le rapport a été présenté à l'EPSF en juin 2016, formulant diverses actions d'amélioration sur l'organisation des essais que l'EPSF s'est attaché à vérifier dans les demandes d'autorisation d'essais entrant dans son champ de compétence.

Les accidents survenus en 2016

Le 14 janvier au PN 49 à Beuveille (54) un train de fret entre en collision avec un ensemble routier n'ayant pu s'arrêter en raison du verglas, entraînant le déraillement du train et le basculement sur le flanc de 21 wagons. Le conducteur du train et celui du camion sont légèrement blessés. L'enquête du BEA-TT, clôturée en octobre 2016, ne révèle aucune anomalie concernant tant les infrastructures ferroviaires et routières que les véhicules (train et ensemble routier) et leurs conducteurs. Le BEA-TT a conclu que les circonstances de cette collision ne font pas apparaître de facteurs susceptibles de donner lieu à des recommandations préventives.

Le 24 avril, un wagon porte-autos de type Laaers immatriculé en Italie et circulant sous le certificat de sécurité de SNCF Mobilités déraile à Modane (73) suite à une rupture de la roue dont le fabricant est l'entreprise italienne LUCCHINI. Le 29 avril, l'EPSF a demandé aux entreprises ferroviaires de retirer les wagons équipés du même type de bogie et présentant des indices de fissure. Cette alerte a été relayée dans les autres pays européens et a été confirmée le 4 mai, lorsque de nouvelles informations ont mis en exergue deux scénarios de défaillance, le premier fondé sur une fissuration due à une surchauffe

suite au frein demeuré serré, le second étayé par un défaut métallurgique des roues issues d'une même série. La coopération entre l'entité en charge de la maintenance SITFA et l'ANS italienne a permis la mise en œuvre rapide des premières actions, en l'attente des conclusions des expertises en cours.

Le 17 août, un TER percute un arbre tombé sur la voie en raison d'un violent orage à Saint-Aunès (34). Le BEA-TT a clôturé son enquête en estimant « qu'aucune anomalie concernant le comportement du conducteur du TER, les infrastructures ferroviaires ou le matériel roulant n'a été relevée. Les circonstances de cette collision ne font pas apparaître de facteurs susceptibles de donner lieu à des recommandations préventives ».

Le 15 septembre à Aix-en-Provence (13), un train de voyageurs percute un camion remorque au PN 107 suite au non-respect du Code de la route par le conducteur de l'ensemble routier. Ce dernier dépassant la largeur maximale autorisée sur ce PN est en cours de manœuvre pour le franchir lorsqu'il est percuté par le train. Cette collision occasionne huit blessés légers.

Le 13 décembre, entre les gares de Beillant et Jonzac (17), de multiples ruptures de rails ont été découvertes, suite au passage du train n° 72049 circulant sous le certificat de sécurité de SNCF Mobilités. Un plat important aux roues a été constaté sur le wagon 33 87 677 2698-1 dont ERMEWA est à la fois détenteur et entité en charge de la maintenance. Le wagon a été consigné pour expertise, la voie immédiatement vérifiée par SNCF Réseau, pendant que le BEA-TT déclenchait une enquête technique.

Le 26 décembre, alors qu'il est à l'approche de la gare d'Antibes (06), le train SNCF Mobilités de transport régional n° 86036 franchit le signal C1324 fermé et talonne l'aiguille n° 1310a, risquant ainsi la collision avec un TGV en retard pour lequel l'itinéraire était formé et l'aiguille positionnée. Le conducteur ne se rend pas compte qu'il a franchi un signal fermé. C'est l'agent de circulation qui lui apprend, lors de son arrêt en gare d'Antibes, que l'itinéraire qu'il vient de parcourir n'était pas formé. Cet événement classé parmi les incidents qui auraient pu avoir des conséquences humaines collectives a déclenché l'ouverture d'une enquête technique par le BEA-TT.

Les accidents sur voie unique en Europe

Une collision frontale sur voie unique est survenue le 12 juillet 2016 entre les localités italiennes de Corato et Andria, dans la région des Pouilles. Vingt-trois personnes sont décédées dans cet accident. Une autre collision frontale sur voie unique, ayant eu pour conséquence le décès de 11 personnes, a eu lieu en Allemagne, au sud-est de Munich, le 9 février 2016.

Ces deux événements ont conduit l'EPSF à faire le point avec SNCF Réseau sur les situations à risques existantes sur les voies parcourues par des trains dans les deux sens sur le RFN (voies uniques et voies banalisées).

SNCF Réseau s'est ainsi engagé à mettre en place un plan d'actions visant à vérifier physiquement le respect des principes d'équipements de ces lignes pour couvrir les risques et à lancer une étude de couverture des événements de sécurité intégrant les aspects liés aux facteurs organisationnels et humains. Ces initiatives seront menées avant la fin du premier semestre 2017 et pourront donner lieu à une revue des principes d'équipements des lignes selon les résultats de l'étude. L'EPSF assure le suivi de cette démarche et prévoit de réaliser un audit sur le sujet en 2017.

La problématique du déshuntage

En 2016, l'EPSF a poursuivi le suivi des incidents et actions correctives relatives au shuntage. Chaque année, ce sont environ cinquante déshuntages qui sont enregistrés. Si tous n'affectent pas la sécurité, il n'en demeure pas moins que certains événements potentiellement graves apparus en 2015 ont conduit l'EPSF à renforcer sa vigilance sur le sujet, exigeant que SNCF Réseau et SNCF Mobilités prennent des mesures complémentaires de couverture de ce risque, parmi lesquelles figure la mise à jour – achevée fin 2016 – de l'étude de sécurité réalisée par la SNCF en 2005, à l'origine des règles actuelles d'équipement des lignes pour pallier les déshuntages.

Il s'agit également de procéder, sur la période de 2017 à 2021, au programme complémentaire d'équipement de l'ensemble des 1 300 passages à niveau commandés par circuits de voie avec des pédales d'assistance au shuntage. Un programme d'équipement de 323 passages à niveau, parmi les plus fréquentés, ayant été achevé à 95 % environ à fin 2016. Le suivi de ce plan d'actions est effectué au travers de réunions trimestrielles de suivi et de contrôles (trois en 2016).

Collaboration et échange d'informations avec le BEA-TT

La réalisation d'enquêtes après des accidents et incidents et la mise en œuvre des recommandations qui en résultent constituent des éléments incontournables du retour d'expérience pour améliorer le niveau de sécurité.

L'EPSF fait au moins une fois par an un rapport au BEA-TT sur les suites données aux recommandations, que celui-ci reprendra dans son rapport annuel. Ces dispositions sont conformes aux dispositions reprises dans la nouvelle directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

Le contrat d'objectifs et de performance de l'EPSF, pour la période 2016-2018, prévoyait que l'EPSF propose au BEA-TT avant fin 2016 un protocole d'échanges et de collaboration, aux fins de formaliser et d'améliorer les modalités de ces relations, jusque-là pratiquées de manière informelle. La convention, signée par les parties en décembre 2016, a porté ses stipulations sur :

- les échanges d'informations lors du processus de déclenchement d'une enquête puis de son déroulement ;
- le partage et la conservation des éléments recueillis immédiatement après un événement, nécessaires aux fins de l'enquête et à la prise de mesures conservatoires ;
- le recours du BEA-TT à une expertise technique disponible au sein de l'EPSF ;
- la consultation de l'EPSF sur les projets de rapport et leur diffusion ;
- le suivi assuré par l'EPSF de la mise en œuvre des recommandations ;
- la collaboration entre les parties en dehors du cadre des enquêtes ;
- les règles de confidentialité applicables à l'ensemble de la convention.



L'amélioration du système de suivi des événements de sécurité

La nomenclature des événements de sécurité

L'amélioration de la démarche de retour d'expérience moyennant une meilleure connaissance des événements de sécurité constitue un objectif majeur du contrat d'objectifs et de performance de l'EPSF. L'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire, assorti d'une note aux utilisateurs disponible sur le site Internet de l'EPSF, a concrétisé un travail important piloté par l'établissement avec la participation du ministère et des entreprises du secteur.

Pendant la période de transition au cours de laquelle une base de données nationale commune des événements de sécurité n'est pas disponible, l'EPSF a également développé et mis en ligne des formulaires et des tableaux pour permettre que lui soient notifiés électroniquement les événements de sécurité. Cette première amélioration dans la collecte et la remontée à l'EPSF des événements de sécurité constitue un changement important dans les pratiques des exploitants ferroviaires, nécessitant l'adaptation de leurs procédures et outils.

D'ores et déjà, en application de cet arrêté du 4 janvier 2016, ce sont environ 13 000 événements de sécurité qui ont été notifiés à l'EPSF par l'ensemble des exploitants ferroviaires pour l'année 2016.

La base de données commune des événements de sécurité

En parallèle, l'EPSF a travaillé avec les exploitants à la mise en place de la base de données commune des événements de sécurité avant fin 2017, conformément aux prescriptions de l'arrêté du 4 janvier 2016. Ceci s'est traduit par l'évaluation des différentes solutions informatiques disponibles pour répondre aux besoins exprimés par le secteur et retranscrits dans un cahier des charges élaboré collectivement en vue d'un appel d'offres prévu début 2017.

L'évolution européenne

Également, la réflexion initiée en 2016 concernant la confidentialité des données et du partage entre exploitants, la définition de la taxonomie et l'inventaire des besoins d'extraction de données devra aboutir au printemps 2017. Sur ce sujet, l'EPSF s'attache à participer aux développements européens en cours, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer ayant en effet lancé un projet intitulé « Common Occurrence Reporting », en relation avec d'autres autorités nationales intéressées. À ce titre, l'EPSF a contribué à des ateliers européens sur la taxonomie en juin 2016, et sur la définition, le phasage et les aspects réglementaires d'une initiative européenne en octobre, l'objectif étant d'aboutir à la cohérence et la non redondance d'un futur dispositif européen.

La définition d'une « échelle de gravité » des événements de sécurité

Enfin en 2016 se sont achevés les travaux de mise en place d'une échelle de gravité des événements, constituant un des éléments d'appréciation et d'analyse, par les exploitants ferroviaires, des risques et de leurs conséquences. Les principes retenus aboutissent à une échelle de gravité à six niveaux. Pour chacun d'entre eux, des critères ont été définis permettant à chaque exploitant ferroviaire de disposer d'un guide pour effectuer son propre classement des événements de sécurité. Cette échelle a fait l'objet d'une mise en test progressive au cours du premier semestre 2016 pour une mise en service opérationnelle en octobre 2016.



L'animation du retour d'expérience

Le projet d'établissement que l'EPSF a élaboré en 2015 puis le Contrat d'objectifs et de performance qu'il a négocié avec sa tutelle ont largement souligné la nécessité d'élargir la démarche collective du retour d'expérience, jusqu'alors limitée aux entreprises ferroviaires et à SNCF Réseau, à l'ensemble de la profession. Du reste, cette dynamique se situe dans la lignée du plan d'actions annoncé en septembre 2014 par le ministre en charge des Transports, soucieux de mobiliser toutes les parties prenantes du secteur ferroviaire sur la sécurité. Ainsi, l'année 2016 a été illustrée par le séminaire annuel du 4 février qui a permis de débattre avec les participants d'une nouvelle organisation des rendez-vous périodiques avec les entreprises du secteur.

Un nouveau schéma d'organisation du retour d'expérience (REX)



Séminaire annuel du REX du 4 février 2016

Le contrat d'objectifs et de performance prévoit l'élargissement de la démarche du REX pilotée par l'établissement à l'ensemble des acteurs de la sécurité ferroviaire. Le séminaire annuel du REX organisé par l'EPSF, qui s'est tenu le 4 février 2016, a associé en sus des interlocuteurs habituels, les centres de formation, les fabricants de matériel roulant, les ports dotés d'infrastructures ferroviaires, les titulaires de partenariats public-privé, les organismes qualifiés agréés, etc. Ce fut l'opportunité de présenter les évolutions d'organisation du REX envisagées afin d'intégrer les demandes de la profession recensées en 2015 et visant à approfondir davantage les différents sujets de la sécurité. Outre la nouvelle organisation, le séminaire a abordé notamment le bilan du niveau de sécurité, la thématique des franchissements de signaux d'arrêt (FSA), la nomenclature des événements de sécurité et l'échelle de gravité, les enseignements tirés des activités d'autorisation et de contrôle et le bilan des différents produits des réflexions systémiques associant des acteurs de métiers différents. Il peut s'avérer difficile de concilier l'approfondissement des sujets avec l'organisation de séminaires rassemblant

désormais plus d'une centaine de personnes dans une configuration élargie. Ainsi, il a été décidé de remplacer les trois réunions annuelles de retour d'expérience destinées historiquement aux représentants des entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure par deux réunions élargies, dites réunions « système », et de mettre en place une réunion annuelle dédiée aux entreprises

ferroviaires, et deux réunions annuelles entre gestionnaires d'infrastructures. Cette nouvelle organisation effective depuis 2016, exigeant une meilleure représentation de certains acteurs, sera soumise à évaluation en 2017.



Stephen Quéva, chef de la division Suivi de la sécurité



Samuel Bonnier, directeur des Contrôles



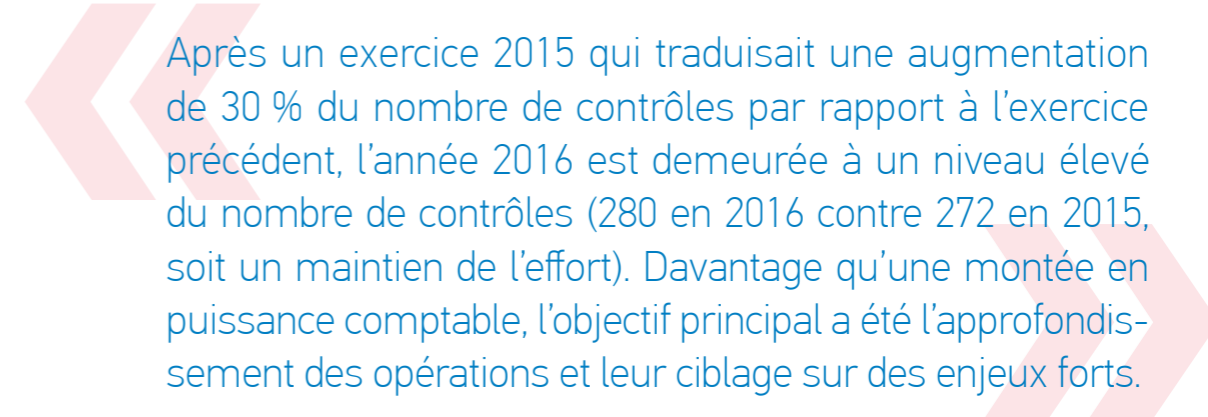
Jean-Claude Belli, adjoint au directeur des Contrôles

Le nouveau format du Bulletin d'information mensuel

En 2016, l'EPSF a conçu une nouvelle version du Bulletin d'information mensuel (BIM), intégrant la mise en place progressive de l'échelle de gravité des événements de sécurité. Le nouveau « BIM » exploite un panel de données et un volume d'événements plus conséquents, avec un intérêt plus marqué pour la démarche du retour

d'expérience, au bénéfice de l'ensemble de la profession. Le format électronique retenu pour l'envoi contribue à faciliter l'information interne propre à chacun des exploitants selon les règles convenues de confidentialité.

Le contrôle des acteurs



Après un exercice 2015 qui traduisait une augmentation de 30 % du nombre de contrôles par rapport à l'exercice précédent, l'année 2016 est demeurée à un niveau élevé du nombre de contrôles (280 en 2016 contre 272 en 2015, soit un maintien de l'effort). Davantage qu'une montée en puissance comptable, l'objectif principal a été l'approfondissement des opérations et leur ciblage sur des enjeux forts.

Ainsi, 24 contrôles opérationnels sur les infrastructures ont été effectués, des audits des systèmes de gestion de la sécurité de SNCF Réseau et Mobilités ont été menés.

Également, des sujets ont été examinés, tels que ceux des infrastructures ferroviaires des ports, du transport de matières dangereuses ou encore du shuntage.

Les orientations du programme de contrôle

Le programme de contrôle 2016, décliné de la stratégie de surveillance, a comporté les priorités suivantes :

- le contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des entreprises autorisées, ce qui se traduit par la réalisation d'au moins deux audits par entreprise sur la période de validité de cinq ans de chaque autorisation ;
- des inspections de « bouclage » pour les entreprises présentant des fragilités de leur SGS ;
- le retour d'expérience au travers du contrôle de la mise en œuvre des recommandations du BEA-TT, des actions décidées lors des constats locaux de retour d'expérience ou des actions présentées à l'EPSF suite à des demandes spécifiques de sa part ;
- le transport de marchandises dangereuses ;
- des plans d'actions pour couvrir le risque lié au déshuntage ;
- les plans d'actions pour couvrir le risque d'accident de personnes non autorisées ;
- la montée en puissance des contrôles opérationnels (CO) sur les infrastructures.

les rails et la signalisation. Début 2016, lesdits contrôles ont pu être réalisés avec l'assistance d'experts externes en sous-traitance, avant que l'activité ne soit reprise en interne à 100 % faute de ressources externes disponibles. L'objectif de 24 contrôles sur l'année 2016 a été atteint.

Par ailleurs, la publication de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de train a incité à une collaboration étroite entre les directions Autorisations et Contrôles concernant l'instruction puis la vérification des agréments délivrés aux centres de formation.

Le programme de contrôle de SNCF Réseau, avec l'accent porté sur la maintenance des infrastructures, et de SNCF Mobilités demeure central. Dans la continuité des autorisations délivrées fin juin 2015 à SNCF Mobilités et SNCF Réseau, l'EPSF a défini en 2016 un programme pluriannuel de contrôle pour ces deux exploitants. Les différents métiers, « équipements » et « systèmes » liés à la sécurité et l'étendue géographique que les deux établissements couvrent ne permettent pas à l'EPSF de contrôler l'ensemble des thématiques sur la durée de validité d'autorisation. Le plan pluriannuel de contrôle de ces entités a donc vocation à intégrer les priorités de la stratégie de surveillance combinées aux spécificités des deux ÉPIC. Ce travail, achevé fin 2016, a pu faire l'objet d'un dialogue avec chacun des deux exploitants. Un premier bilan de pertinence et de mise en œuvre sera réalisé fin 2017.

Ce dernier point, quantifié dans le contrat d'objectifs et de performance de l'EPSF qui planifie 24 contrôles de ce type chaque année, résulte des fragilités identifiées lors de l'analyse des événements de sécurité et de la campagne d'audits sur la maintenance des infrastructures finalisée en 2015. L'objectif est donc de compléter le périmètre des contrôles opérationnels lancés depuis fin 2013, avec un volet spécifique aux infrastructures. Les thèmes visés sont prioritairement la réalisation des tournées de surveillance, la géométrie de la voie, les appareils de voie,

S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité

Le bilan des contrôles

L'EPSF a réalisé 280 contrôles au cours de l'année 2016, chiffre supérieur aux prévisions. Si le nombre de contrôles opérationnels sur l'exploitation réalisés a été plus important que prévu et que le nombre de contrôles opérationnels sur l'infrastructure est conforme à l'objectif, le nombre d'audits réalisés est en revanche significativement inférieur à la prévision. Cet écart s'explique principalement par la disponibilité des ressources internes d'inspecteurs plus faible que prévue, par des arbitrages en faveur du contrôle des infrastructures, un moindre recours à la sous-traitance, ainsi que par l'ampleur accrue du champ des audits.

Ainsi, des approfondissements plus importants qu'anticipés sur certains audits ont entraîné une consommation de ressources plus forte. C'est par exemple le cas pour les audits de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités. Également, sept audits ont été annulés en raison de la fin de validité d'autorisations et de l'absence de circulation de certaines entreprises ferroviaires. L'écart résulte enfin de regroupements de certains contrôles par thématique.



Nombre d'audits et d'inspections réalisés par l'EPSF en 2016

	NOMBRE DE CONTRÔLES RÉALISÉS EN 2015	PRÉVISIONNEL DU NOMBRE DE CONTRÔLES 2016	2016				
			NOMBRE TOTAL DE CONTRÔLES RÉALISÉS	EF	GI	CENTRES DE FORMATION CENTRES D'EXAMEN CENTRES D'ÉVALUATION	AUTRES*
Nombre d'audits systématiques	35	75	59	24	10	20	5
Nombre d'audits conjoncturels	30	17	9	2	6	0	1
Nombre d'inspections	31	14	18	12	2	2	2
Nombre de contrôles opérationnels « Exploitation »	176	148	170	137	33	S.O.	S.O.
Nombre de contrôles opérationnels « Infrastructure »	S.O.	S.O.	24	0	24	S.O.	S.O.
Nombre total de contrôles réalisés	272	254	280	175	75	22	8

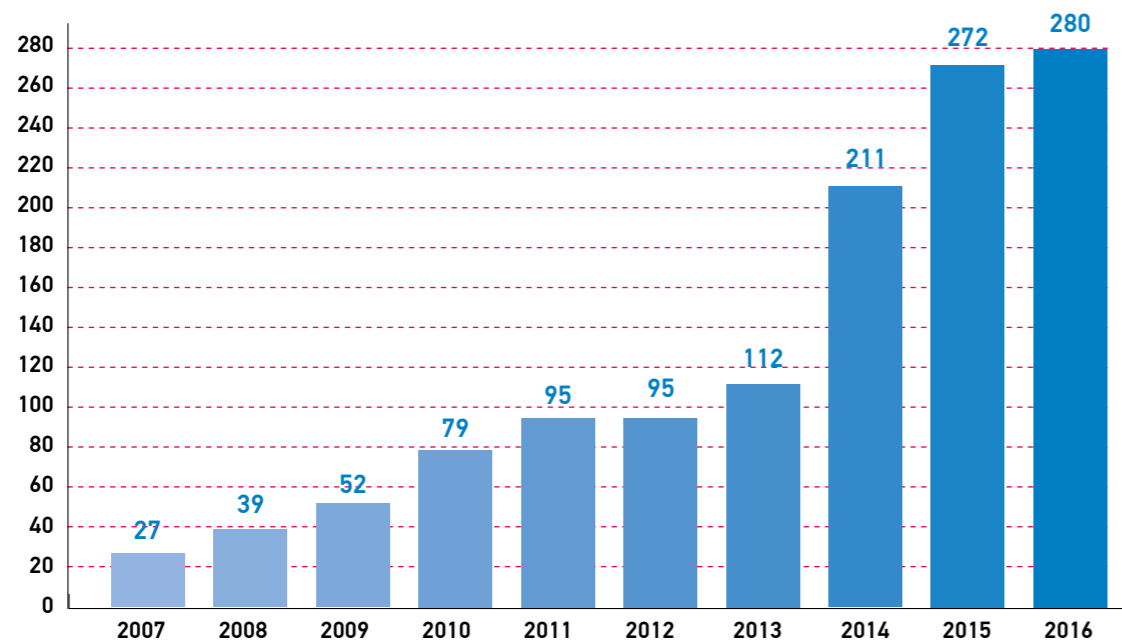
* Attestations de sécurité, Eurotunnel, OQA, systèmes autorisés, réseaux comparables

Les audits SNCF Réseau et SNCF Mobilités

Les audits des SGS de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, focalisés sur le pilotage, le bouclage et la culture de la sécurité, constituent des faits marquants de l'année 2016 en matière de contrôle. Ces audits ont été réalisés suite aux autorisations délivrées au 1^{er} juillet 2015 et en préparation du renouvellement de celles-ci expirant au 30 juin 2016. L'EPSF s'est en partie appuyé sur le comité d'experts de haut niveau mis en place lors de la campagne afférente aux infrastructures pour définir le champ de ces audits.

Outre les ressources d'expertises mobilisées, ces audits, menés en parallèle de l'instruction des dossiers de renouvellement des autorisations sollicitées par les deux ÉPIC, ont suscité un travail collaboratif très important et efficace au sein des équipes des directions Autorisations et Contrôles de l'EPSF.

Évolution du nombre annuel de contrôles réalisés



Le rapport « Bassin de Lacq »

À la suite de deux déraillements survenus le 26 septembre 2013 et le 10 avril 2014 sur les voies ferrées privées des sites industriels du bassin de Lacq (Pyrénées Atlantiques), l'EPSF a été sollicité par la DGITM et à la demande du préfet des Pyrénées-Atlantiques afin de formuler un avis sur les actions mises en œuvre par le gestionnaire d'infrastructure local, l'ASUEPA, devant faire obstacle à ce que de tels événements puissent de nouveau survenir.

À ce titre, l'EPSF a procédé à l'expertise des différents plans d'actions et rapports d'expertise produits par l'ASUEPA ainsi que par les différents organismes externes qu'elle a sollicités.

L'expertise de ces documents a permis à l'EPSF d'évaluer le degré de pertinence des actions engagées pour retrouver un niveau de sécurité acceptable et l'a conduit à formuler des recommandations, au-delà de ces actions de court terme, devant permettre de garantir durablement le maintien d'un niveau de sécurité acceptable.

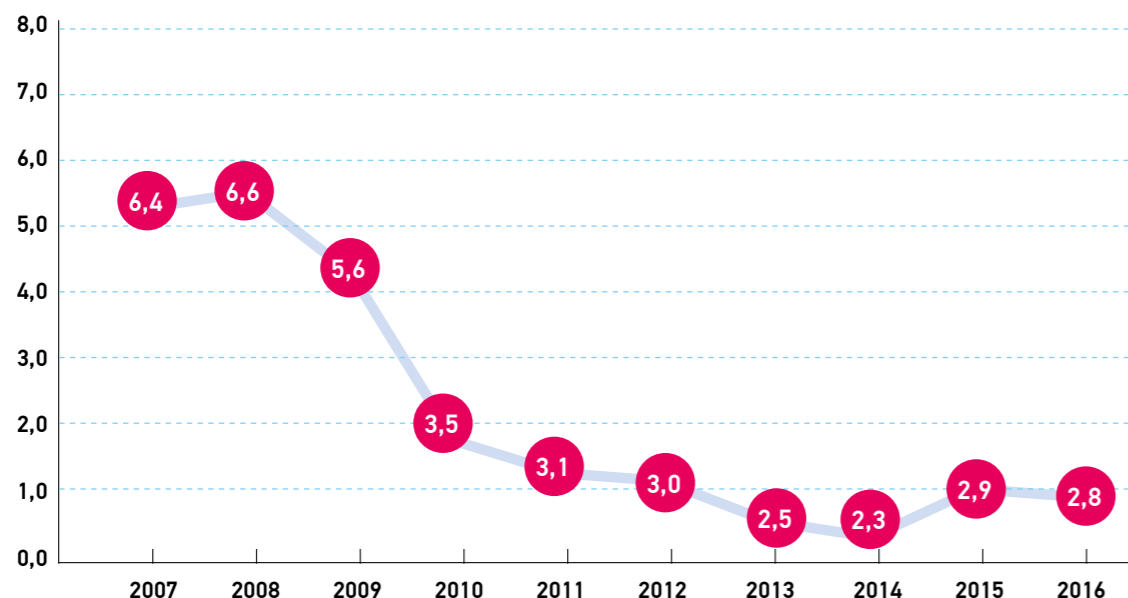
Les écarts constatés

En 2016, l'EPSF a notifié 241 écarts au cours des 86 audits et inspections menés. Ce total, en baisse par rapport à 2014, se répartit en 205 réserves et 36 écarts majeurs, aucun point bloquant n'ayant été constaté. La proportion d'écarts majeurs reste stable autour de 15 %.

Les trois thèmes faisant l'objet des constats les plus nombreux sont la gestion des compétences, l'organisation et le pilotage de la sécurité, et la surveillance des activités.

Les thèmes émergeant des actions de contrôle et les réflexions et actions en résultant sont développés dans le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires que l'EPSF publie chaque année, après un bilan effectué avec chaque entreprise autorisée ou agréée.

Ratio nombre d'écarts constatés par rapport au nombre de contrôles réalisés de 2007 à 2016



Une démarche d'amélioration continue

Actions post « cross-audit »

L'EPSF a été audité en janvier 2016 au titre des audits croisés organisés par le réseau des autorités nationales de sécurité (ANS) européennes sous la direction de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Si les conclusions ont été très favorables, ne constatant aucun écart, l'établissement a toutefois pris soin de prendre à son compte trois points d'amélioration ou de réflexion concernant l'activité de surveillance, consistant à :

- préciser des critères de décision sur la cotation des écarts, notamment en s'inspirant des pratiques ayant cours au sein d'autres autorités ;
- davantage mettre en évidence la manière de prendre en compte les risques dans le programme de contrôle en approfondissant le lien entre la stratégie de surveillance et le programme annuel de contrôles ;
- clarifier la procédure de contrôles en distinguant plus nettement les processus mis en œuvre selon les types de contrôles.

Ces points ont été traités dans le courant de l'année 2016, l'EPSF étant par ailleurs dans une démarche d'amélioration continue sur ces sujets.

L'outil informatique « PERSÉE »

L'EPSF a été informé en 2015 de l'obsolescence future d'un composant logiciel de l'application PERSÉE utilisée pour la programmation des contrôles, la saisie des rapports et le suivi des écarts. L'EPSF s'est donc attaché en 2016 au traitement de cette problématique, confiant la réalisation d'un diagnostic par un prestataire informatique étayant les aspects juridiques, commerciaux et techniques, en vue d'adopter les solutions appropriées, à mettre en œuvre dès 2017.

L'activité réglementaire

L'EPSF accompagne les évolutions réglementaires internationales, européennes et nationales en matière de sécurité ferroviaire et pilote les mises en conformité des publications des documentations techniques de sa compétence en associant la profession de manière à assurer la diffusion homogène et concertée des connaissances et des positions. Il contribue aux travaux en amont de ces réglementations, en liaison étroite avec le ministère chargé des Transports.

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

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

Après trois années de discussions interinstitutionnelles, l'année 2016 a vu l'adoption par le Parlement européen et le Conseil du volet technique du 4^e paquet ferroviaire :

- le règlement (UE) n° 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004. Ce règlement crée l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, nouvelle dénomination de l'Agence ferroviaire européenne dont le fonctionnement et les compétences sont modifiés. L'Agence fonctionne selon les nouvelles modalités depuis l'entrée en vigueur du règlement, le 15 juin 2016.
- la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire. Ces deux directives entrent également en vigueur le 15 juin 2016 mais un délai de trois ans est laissé aux États membres, soit jusqu'au 16 juin 2019 pour les transposer. Ces directives et règlement seront complétés par des actes délégués et des actes d'exécution.

Les groupes de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

L'Agence a mis en place des groupes de travail afin d'aider la Commission à préparer les actes juridiques précisant les nouvelles directives. Ainsi, l'EPSF a participé aux groupes de travail relatifs à :

- l'acte d'exécution portant sur les modalités pratiques pour l'autorisation de véhicules ;
- l'acte d'exécution portant sur les modalités pratiques

pour la délivrance du certificat de sécurité unique ;

- la recommandation sur le processus d'approbation des équipements au sol ERTMS ;
- la révision des méthodes de sécurité communes portant sur l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention des certificats de sécurité [règlements (UE) 1077/2012] et des agréments ferroviaires [règlement (UE) n° 1169/210] et leur surveillance [règlement (UE) n° 1077/2012] ;
- la définition des spécifications techniques du Guichet unique (One-Stop-Shop) ;
- les accords de coopération au sein du réseau des ANS.

L'EPSF a également participé activement au groupe de travail issu du réseau des ANS destiné à préparer les accords de coopération entre l'Agence et chaque ANS.

L'EPSF a par ailleurs participé à des groupes de travail sur la révision de spécifications techniques d'interopérabilité (STI « Exploitation et gestion du trafic (OPE) », « Contrôle-commande et système », « Infrastructures », « Loc&Pas »), ainsi que sur le partage d'expériences sur la directive « Conducteur ».

L'établissement a participé à d'autres réunions portant sur le bruit émis par les véhicules ferroviaires, les facteurs humains et la culture sécurité.

Les réunions du Comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) ainsi que des « Task Force » et des Groupes d'experts relatifs au 4^e paquet ferroviaire

L'EPSF a assisté le ministère chargé des Transports lors des trois réunions annuelles du Comité RISC au sein duquel sont discutées, et le cas échéant votées, les

propositions d'actes juridiques que la Commission prend par voie d'acte délégué ou d'acte d'exécution, sur la base des rapports de l'Agence (75^e réunion des 9 et 10 février 2016, 76^e réunion des 6 et 7 juillet 2016, 77^e réunion des 8 et 9 novembre 2016).

Lors de ces réunions, ont été adoptés :

- le règlement (UE) n° 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la STI concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne, abrogeant la décision 2012/88/UE ;
- la directive (UE) 2016/882 de la Commission du 1^{er} juin 2016 portant modification de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté.

En outre, l'EPSF a assisté le représentant de l'État dans le cadre des réunions de la « Task Force » sur le 4^e paquet ferroviaire du 6 juillet 2016 et du Groupes d'experts sur le 4^e paquet ferroviaire du 8 novembre 2016.

Animation externe permettant l'adoption de positions françaises et l'accompagnement du changement

Coordination avec le ministère

L'EPSF et le ministère ont mis en place à partir de juin 2016 une cellule de travail commune dédiée au 4^e paquet ferroviaire afin d'échanger sur les travaux en cours au sein de l'Agence et faire le lien tant avec les travaux du comité RISC qu'avec ceux liés à la transposition en droit national des nouvelles directives.

Groupes miroirs

L'EPSF organise et anime, pour le compte du ministère chargé des transports, des « groupes miroirs » à l'attention des organisations représentatives françaises du secteur afin de permettre l'élaboration et le partage des positions défendues par l'État au plan européen.

Réunions d'information du secteur

L'EPSF organise deux réunions annuelles d'information sur l'actualité réglementaire européenne à l'adresse de l'ensemble du secteur.

Les travaux de l'OTIF

L'EPSF participe aux réunions du groupe de travail permanent (WG TECH) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Il s'agit de préparer les décisions de la Commission d'experts techniques (CTE) dont l'objectif vise à faire évoluer les règles uniformes APTU et ATMf de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) qui s'appliquent au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international. Ces décisions concernent en particulier :

- l'adoption de prescriptions techniques pour les véhicules et l'infrastructure et la validation de normes ;
- les procédures d'évaluation de la conformité des véhicules ;
- les dispositions pour la maintenance des véhicules ;
- les responsabilités pour la composition des trains et l'utilisation en toute sécurité des véhicules ;
- les dispositions pour l'évaluation et l'appréciation des risques ;
- les spécifications des registres.

Au cours de sa 9^e session des 7 et 8 juin 2016, la CTE de l'OTIF a adopté :

- des modifications de la Prescription technique uniforme sur les wagons (PTU Wagons) et de la Prescription technique uniforme sur la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques (PTU GEN-G). Ces modifications ont notamment pour objectif de permettre à ces textes de conserver leur pleine équivalence avec les STI fixées par voie de règlements de la Commission européenne ;
- un rapport final du groupe de travail sur la détection de déraillements fixant des prescriptions relatives à l'introduction de détecteurs de déraillements et autres mesures y afférentes dans le système ferroviaire.

Contribuer à l'évolution du cadre juridique national

L'année 2016 a vu la publication au JORF par le ministère chargé des Transports de plusieurs textes législatifs et réglementaires dont les travaux avaient été menés ou engagés, pour plusieurs d'entre eux, les années précédentes et auxquels l'EPSF avait contribué :

- ➔ L'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire. Cet arrêté précise les événements de sécurité à notifier à l'EPSF ainsi que les modalités de cette notification.
- ➔ L'arrêté du 3 février 2016 modifiant l'arrêté du 6 mai

2003 fixant les modalités de délivrance, de suspension temporaire et de retrait des licences d'entreprises ferroviaires. Cet arrêté participe de la transposition de la directive (UE) 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen. L'instruction des demandes de licence d'entreprise ferroviaire est effectuée par le ministère chargé des Transports.

- ➔ L'arrêté du 10 février 2016 modifiant l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de véhicules ou autres sous-systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou

substantiellement modifiés, dit « arrêté AMEC ». Cette modification vient transposer la directive (UE) 2014/106 du 5 décembre 2014 modifiant les exigences en matière de déclarations CE et de procédure de vérification CE des sous-systèmes. Elle met en cohérence les dispositions applicables avec le nouveau régime européen des organismes d'évaluation (règlement (UE) n° 402/2013 - méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques). Le nouvel arrêté précise également les conditions et modalités des dérogations aux STI et règles techniques nationales.

- ➔ L'arrêté du 4 juillet 2016 portant modification de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train. Cet arrêté transpose la directive (UE) 2016/882 du 1^{er} juin 2016 qui a modifié les exigences linguistiques applicables aux conducteurs.

➔ Les dispositions législatives introduites au sein de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 afférente au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, dite « loi El Khomri », relatives à la définition réglementaire des conditions d'aptitude de toutes les tâches essentielles pour la sécurité, au-delà de la seule conduite des trains.

➔ Le décret n° 2016-1569 du 22 novembre 2016 relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents ferroviaires. Ce décret traite des enquêtes du BEA-TT, conformément aux dispositions de la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire.

Au cours de l'année 2016, l'EPSF a participé à de nouveaux projets réglementaires :

➔ L'élaboration d'un décret relatif aux conditions d'aptitude physique et psychologique des personnels habilités aux tâches essentielles de sécurité ferroviaire autres que la conduite : ce décret a pour objet de définir les modalités d'application des dispositions législatives mentionnées ci-dessus.

➔ La création d'un régime en matière de voies ferroviaires locales supportant exclusivement du trafic de marchandises : les principes directeurs de ce nouveau régime

ferroviaire sont d'une part l'adaptation aux enjeux et aux risques, d'autre part la responsabilisation des exploitants.

➔ L'arrêté « OQA » : ce nouvel arrêté vise la norme NF EN ISO/CEI 17020 comme référence pour l'accréditation des organismes qualifiés accrédités et établit la liste des sous-systèmes concernés par l'évaluation de ces organismes.

➔ La modification d'un arrêté du 8 mars 1991 relatif aux passages à niveau afin de tenir compte des recommandations du BEA-TT et d'améliorer les équipements des passages à niveau.

➔ La modification de l'arrêté relatif aux plans d'intervention et de sécurité (PIS) sur le réseau ferré national (arrêté du 12 août 2008), afin de supprimer les dispositions relatives aux marchandises dangereuses compte tenu de leur introduction dans l'arrêté « transport de marchandises dangereuses » (voir ci-dessous) et de préciser les événements de type 1 et de type 2 afin d'éviter un recours systématique aux services de secours.

➔ La modification de l'arrêté « transports de marchandises dangereuses » (arrêté du 29 mai 2009) afin de mettre en cohérence ses dispositions avec celles de l'arrêté « PIS » modifié (susmentionné).

➔ La modification du décret établissant la liste des réseaux comparables : des réflexions ont été menées en vue d'étendre le nombre des réseaux comparables.

➔ La modification des dispositions applicables aux systèmes mixtes : c'est à dire aux systèmes circulant à la fois sur un réseau relevant du régime des transports publics guidés (compétence du préfet) et sur les réseaux relevant de l'EPSF.

➔ L'analyse de l'ensemble des textes réglementaires français potentiellement concernés par la transposition en droit national de la directive (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire et de la directive (UE) 2016/797 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.

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

Révision des textes relatifs à l'exploitation

L'EPSF a mis en application en 2016 une dizaine de textes relatifs à l'exploitation et publiés en 2015 (liste en annexe i). L'établissement a par ailleurs présenté et commenté la plupart de ces documents au secteur lors de réunions dédiées.

Plus globalement, un travail d'actualisation des règles nationales de sécurité, incluant les recommandations de l'EPSF mais également la documentation d'exploitation

publiée par SNCF Réseau, a été engagé au regard des dispositions de la STI « Exploitation et gestion du trafic », sous la coordination du ministère en charge des Transports et en association avec le secteur. Ce travail a vocation à aboutir en juillet 2017.

Contrôle des documents d'exploitation publiés par SNCF Réseau

En parallèle, l'EPSF s'est vu soumettre pour avis en 2016 neuf documents d'exploitation publiés par SNCF Réseau

dans le cadre de l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 (liste en annexe 2). Les remarques formulées par l'établissement ont été prises en compte par SNCF Réseau avant publication.

Révision des spécifications d'autorisations du matériel (SAM)

En sus, de manière à poursuivre le programme de revue exhaustive des règles techniques nationales, notamment la révision des SAM initiée en 2012, de nouveaux groupes de travail ont associé la DGTIM et l'EPSF pour dresser le bilan des règles nationales restantes pour l'autorisation des véhicules, suite au retrait de plus de 50 % d'entre elles, de façon à éliminer toute redondance ou divergence avec les STI prescrites par le droit communautaire. Le bilan de ces travaux s'est traduit par l'envoi d'un courrier par le ministère à l'Agence récapitulant les demandes françaises en matière de cas spécifiques ainsi que les justifications relatives aux règles nationales subsistantes. Fin 2016, il restait 21 SAM. La liste de celles qui ont été révisées et publiées en 2016 figure en annexe 3.

Il est à noter également que le Document des références nationales (DRN) est à présent publié dans le « Reference Document Database » (RDD) de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. La SAM X 001, redondante avec le DRN, devient dès lors sans objet et sera prochainement retirée du site Internet de l'EPSF.

Travaux en cours faisant l'objet de groupes de travail avec le secteur

Deux groupes de travail ont été créés, le premier sur le thème de l'autorisation de mise en mouvement des trains,

ayant abouti à la rédaction d'une Recommandation de l'EPSF et d'un document d'exploitation de SNCF Réseau, aux fins de clarifier les responsabilités et missions à la fois des entreprises ferroviaires et de SNCF Réseau dans le processus de départ des trains. Ces travaux ont nécessité d'initier une étude de sécurité attribuée à un prestataire externe et une étude dédiée à l'impact de l'évolution sur les facteurs humains confiée à l'ÉPIC de tête de la SNCF.

Le second groupe de travail porte sur la réalisation d'un document pédagogique sur les différents systèmes d'exploitation. En effet, compte tenu de la répartition des compétences entre l'EPSF et SNCF Réseau découlant de l'annexe 4 à l'arrêté du 19 mars 2012 précité concernant les règles applicables sur le réseau français, la vision d'ensemble du dispositif devient plus difficilement appréhendable pour une entreprise ferroviaire dès lors que certaines prescriptions sont internes à SNCF Réseau et donc inaccessibles aux tiers. La publication du document est envisagée début 2017.

Réflexion sur les textes relatifs à l'infrastructure

L'arrêté du 19 mars 2012 traitant de l'ensemble des sous-systèmes, l'EPSF s'est interrogé sur la pertinence d'écriture des textes du référentiel relatif à l'infrastructure ferroviaire. Un « benchmark » européen a donc été réalisé pour mettre en évidence le rôle des acteurs concernés (gestionnaires d'infrastructure, autorités nationales de sécurité, services de l'État) dans la rédaction des règles tant de conception que de maintenance de l'infrastructure. Ce « benchmark » fera l'objet d'une présentation au ministère début 2017.

Animer et diffuser la réglementation au secteur

Dans le cadre de ses missions, en particulier dans le cadre de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, l'EPSF a intensifié son action d'information au secteur afin de favoriser son appropriation de la réglementation française et européenne.

Journée d'information et d'animation réglementaire

Ainsi, l'EPSF a organisé une Journée d'information et d'animation réglementaire le 27 avril 2016, portant notamment sur la mise en application et le retour d'expérience de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains.

Cette journée a permis également d'aborder les modifications apportées à l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de mise en exploitation commerciale de sous-systèmes (infrastructures ou véhicules) nouveaux ou substantiellement modifiés.

Ce fut enfin l'opportunité d'appréhender l'avenir avec une première présentation des dispositions des textes du 4^e paquet ferroviaire européen qui entreront en application en 2019. Même si certaines incertitudes subsistent encore quant à leurs modalités pratiques d'application, il importait d'informer le secteur sur les grandes lignes qui se dégagent d'ores et déjà, notamment en matière de délivrance du certificat de sécurité unique des entreprises ferroviaires et d'autorisation des véhicules.

Les ateliers techniques et réglementaires

En complément des Journées d'information et d'animation réglementaire qui rassemblent l'ensemble de la profession, l'EPSF a mis en place des ateliers techniques et réglementaires plus restreints et ciblés sur des problématiques précises telles que par exemple, lors de l'atelier du 13 octobre 2016, le processus de départ des trains, l'habilitation aux tâches essentielles pour la sécurité des personnels des entreprises autorisées par les exploitants ferroviaires ou encore les accords de coopération signés entre l'EPSF et des autorités de surveillance étrangères en matière de surveillance.

Le Comité interfaces et réglementation

Dans la note accompagnant l'arrêté du 19 mars 2012, le ministère chargé des Transports avait demandé à l'EPSF de piloter une instance regroupant plusieurs acteurs représentatifs du secteur (gestionnaires d'infrastructures, entreprises ferroviaires, organismes de formation, industriels, associations représentatives, etc.) afin d'examiner les difficultés de mise en œuvre de l'arrêté, de proposer des modifications – lesquelles ont motivé sa révision en août 2015 – et de conduire avec cohérence l'élaboration, en relation avec SNCF Réseau, des textes venant remplacer ceux qui se trouvaient annexés à l'arrêté du 23 juin 2003.

Le Comité de suivi de mise en œuvre de l'arrêté du 19 mars 2012 ayant atteint ses objectifs, mais répondant toujours à un besoin d'échanges informels au sein de la profession, a été remplacé en 2015, d'un commun accord avec les participants, par une nouvelle instance – le Comité interfaces et réglementation –, ayant vocation à embrasser tous sujets liés à l'application de la réglementation.

Ce nouveau comité, dont la composition a été étendue au ministère en charge des Transports ainsi qu'à d'autres gestionnaires d'infrastructure tels que les autorités portuaires, s'est réuni les 6 avril et 11 octobre 2016 avec pour objectif de faciliter des échanges sur les questions de sécurité, d'aborder les sujets d'interfaces, de débattre sur les questions réglementaires associées et d'apporter un soutien à la diffusion des bonnes pratiques en matière d'application de la réglementation.

Les évolutions de l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF

Afin de rendre toujours plus accessible l'ensemble des textes régissant la sécurité et l'interopérabilité du système ferroviaire, l'EPSF a simplifié le moteur de recherche de l'Espace réglementation de son site Internet tout en l'enrichissant de nouvelles fonctionnalités. Cet outil, dorénavant complété par une « newsletter » publiée par l'établissement, l'ensemble constituant un véritable soutien pour la veille réglementaire à laquelle sont astreints les exploitants ferroviaires.



La coopération en Europe

Afin d'assurer la cohérence des interfaces entre les autorités nationales de sécurité, la réglementation européenne invite celles-ci à coopérer entre elles ainsi qu'avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, dans le but de faciliter la délivrance des autorisations et de définir des stratégies de surveillance communes.

La coopération avec l'Agence ferroviaire européenne

L'EPSF a participé aux quatre réunions annuelles du réseau des autorités nationales de sécurité (ANS), au cours desquelles celles-ci procèdent à des échanges de haut niveau concernant les évolutions réglementaires en cours ou à venir et font la synthèse des retours d'expérience auprès de la profession.

En outre, le 23 juin 2016 s'est tenue la première réunion du conseil d'administration de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dans sa nouvelle configuration issue du nouveau règlement (UE) 2016/796. À cette occasion, Hubert Blanc – directeur des Référentiels au sein de l'EPSF – a été désigné en tant que représentant suppléant de l'État français au sein du conseil, le titulaire

étant le représentant du ministère chargé des Transports. Hubert Blanc a été par ailleurs élu par ses pairs au conseil d'administration en qualité de membre titulaire du conseil exécutif prévu à l'article 53 du règlement de l'Agence susvisé.

Enfin, en application du protocole d'accord concernant un travail collaboratif préparant la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, signé entre l'EPSF et l'Agence le 3 septembre 2015, l'EPSF a proposé à l'Agence l'étude de cas concrets d'instruction de certificats de sécurité et d'autorisations de mise en exploitation commerciale. Cette proposition reste en attente de réponse de la part de l'Agence.



La coopération avec les autorités nationale de sécurité

L'EPSF a engagé depuis plusieurs années un important travail de coopération avec ses homologues européens afin de faciliter la délivrance des autorisations et définir des stratégies de surveillance communes. Au cours de 2016, les échanges entre ANS ont permis soit d'approfondir les accords existants pour tenir compte de l'évolution constante de la réglementation et des adaptations nécessaires, soit de sceller de nouveaux accords. Ces échanges et coopérations revêtent une importance particulière dans le contexte de la prochaine mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire.

Échanges de points de vue et d'expériences avec les ANS

L'EPSF a participé aux réunions de l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates), plateforme informelle de contact de haut niveau entre ANS. À l'occasion de deux réunions plénières et de deux groupes de travail annuels, les représentant des ANS échangent sur l'ensemble des sujets afférents à leurs activités d'instruction et de surveillance.

Accords de reconnaissance mutuelle d'autorisation de matériel roulant

Ces accords visent à faciliter les procédures d'autorisation du matériel roulant pour les demandeurs et faciliter l'accès au marché pour l'industrie dans les États membres concernés (ou bénéficiant d'accords avec l'Union européenne, telle la Suisse). La révision des règles techniques nationales et la mise en place de la base de données de référence dans le contexte de la prochaine mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire ont conduit l'EPSF à mener de nombreuses réflexions avec ses homologues pour adapter les accords existants :

- accord BeNeFLuCHE (Belgique, Pays-Bas, France, Luxembourg, Suisse et Espagne) : les travaux se sont poursuivis avec un deuxième Groupe d'intérêt géographique (GIG), D-A-CH-I-NL (Autriche, Allemagne, Suisse, Italie, Pays-Bas), afin de réfléchir à l'évolution des accords dans la perspective de la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire. L'ANS hongroise a demandé officiellement son intégration à l'accord BeNeFLuCHE ;
- accord entre les ANS française et allemande : les deux ANS ont procédé à la modification du guide d'application de leur accord ;
- accord entre les ANS française et britannique : les deux ANS ont poursuivi leurs échanges visant à la signature d'un accord portant sur les lignes « Main Line » et « HS1 » ;
- accord entre les ANS française et tchèque : les deux ANS ont finalisé en 2016 leurs travaux de classification de leurs règles techniques nationales et devraient finaliser le guide d'application en 2017, ce qui permettra la signature de l'accord.

Guide en matière d'autorisation de mise en exploitation commerciale d'infrastructure

L'EPSF a procédé avec l'ANS suisse au lancement d'une nouvelle forme de coopération en matière d'instruction d'autorisation de mise en exploitation commerciale de sous-système d'infrastructure. Cette coopération devrait prendre la forme d'un guide qui pourrait être publié courant 2017. Ce guide vise à établir une procédure de reconnaissance mutuelle des équipements de contrôle de la marche des trains de chacun des deux pays afin de faciliter les demandes d'autorisation aux sections frontières.

Accords de coopération en matière de surveillance des exploitants ferroviaires

L'EPSF a entrepris, depuis 2015, des discussions avec les ANS frontalières, afin de parvenir à la signature d'accords de coopération bilatéraux ou multilatéraux. Cette démarche constitue un aspect important du contrat d'objectifs et de performance de l'EPSF.

Après avoir signé en 2015 un protocole d'accord d'entrée en discussion avec les ANS belge et luxembourgeoise, un accord de coopération a été signé le 19 juillet 2016. Depuis, des groupes de travail réguliers entre les trois ANS ont permis de développer considérablement la collaboration avec la mise en œuvre d'approches communes en matière de surveillance des entreprises ferroviaires. D'ores et déjà cela s'est traduit par des contrôles réalisés en commun : tel que le contrôle de l'entreprise Thi Factory réalisé avec l'ANS belge, le SSICF, au premier semestre 2016.

L'EPSF a pris la première initiative de ce projet au niveau européen et a signé deux nouveaux accords de coopération : avec l'ANS suisse, l'OFT, le 19 décembre 2016 et avec l'ANS italienne, l'ANSF, le 16 janvier 2017. Les groupes de travail débuteront en 2017. Des discussions avec l'ANS allemande, l'EBA se poursuivent. Des contacts sont pris dans le même but avec l'ANS espagnole, l'AESF. Enfin, une coordination entre ANS est en place entre les ANS française, belge, britannique, néerlandaise et la CIG du Tunnel sous la Manche pour le contrôle d'Eurostar.

4

Le fonctionnement de l'établissement

La gestion financière et comptable

L'EPSF a mis en place, au 1^{er} janvier 2016, la gestion budgétaire et comptable publique qui doit notamment permettre un pilotage plus fin du budget, en ligne avec les grandes orientations stratégiques de l'établissement. Cette dynamique va de pair avec l'élaboration d'indicateurs de contrôle de gestion opérationnels dans le but d'assurer une allocation des ressources optimale. Par ailleurs, l'exercice s'est caractérisé par un déficit, conformément à la prévision, du fait du plafonnement de la taxe affectée.

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 est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national. Son taux n'a pas été modifié en 2016. Selon l'application de la loi de finances pour 2016, le produit versé à l'EPSF de cette taxe a été plafonné à 10 200 K€.

Les redevances appliquées portent sur l'immatriculation des véhicules, les licences de conducteurs de train et les instructions de demandes d'autorisation de mise en exploitation commerciales (AMEC) de systèmes ou sous-systèmes. Concernant les immatriculations, le mode de calcul a été révisé en 2015 et le nouveau système est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016, rendant la facturation à la fois plus efficace et plus juste au regard de la situation des entités concernées.

L'exécution budgétaire au travers du compte financier

L'établissement s'est doté d'un nouveau système d'informations financière afin d'appliquer au 1^{er} janvier 2016 la comptabilité budgétaire conforme au décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, dit décret « GBCP ».

Cette réforme vise à mieux garantir la soutenabilité du budget de l'établissement, lequel est administré de manière plus souple et globalisée moyennant l'introduction des autorisations d'engagements et des crédits de paiement. La gestion prévisionnelle s'appuie sur la pluriannualité qui permet la concordance entre la programmation budgétaire et la stratégie exprimée par le projet d'établissement. Ainsi le rôle de l'ordonnateur est-il accentué pour ce qui est de la planification du budget.



Cette démarche s'harmonise avec la constitution d'un contrôle de gestion opérationnel, à titre expérimental en 2016 et systématisé dès 2017, aux fins de suivre l'optimisation et la traçabilité de la dépense au regard des objectifs du contrat d'objectifs et de performance.

Dans le cadre de l'obligation de transmission du compte financier au juge des comptes prévue par l'article 214 du décret « GBCP », l'agent comptable a transmis, de manière désormais dématérialisée, les comptes financiers de l'exercice 2016 à la Cour des comptes avant le 28 avril 2017.

Les recettes

Les recettes nettes enregistrées dans le compte financier s'élèvent en 2016 à 11 415 K€, après effet du plafonnement du droit de sécurité. Ces recettes sont en hausse par rapport à l'exercice 2015 malgré l'abaissement du plafond de 10 500 K€ à 10 200 K€. Comme pour les années précédentes, la part du droit de sécurité a constitué la ressource principale de l'établissement, soit 89,35 % en 2016.

Les redevances perçues au titre des autorisations, des immatriculations et des licences s'élèvent à la somme de 1 073 K€, soit une augmentation de plus de 50 % par rapport à 2015. Elles représentent 9,4 % du total des recettes contre 6,3 % en 2015.

Les autres recettes diverses s'élèvent à 142,4 K€.

Les dépenses

Les dépenses totales s'élèvent à 12 496 K€. Elles sont en baisse par rapport à 2015 (-3,41 %).

Les dépenses de personnel représentent 68,7 % du total des dépenses de l'établissement et s'élèvent à 8 662 K€,

soit une baisse de 167 K€ par rapport à 2015 (-1,89 %). Cette variation est en partie due à la diminution des effectifs en ETPT (équivalents temps plein travaillés) entre 2015 et 2016, laquelle est liée au fait qu'un certain nombre d'agents n'ont pu être intégrés qu'en fin d'année 2016 pour couvrir les départs successifs de l'année 2016.

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 3 834 K€. Ils sont en diminution de 6,68 % par rapport à 2015. Cette baisse est essentiellement due à la fin du renfort temporaire mis en place depuis 2012 à la direction des Référentiels ; la sous-traitance avec la société APSYS s'est achevée à la fin du premier semestre 2016.

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 113 K€.

Par ailleurs, en cohérence avec l'objectif de maîtrise des dépenses de l'établissement, certains frais ont diminué, tels que les frais de déplacement, de missions et de réception, qui enregistrent une baisse de 13,8 % entre 2015 et 2016.

La mise en place d'une stratégie de modernisation et de sécurisation du système d'information

Face à la nécessité pour l'établissement de faire prendre une nouvelle dimension à son système d'information afin d'accompagner efficacement les défis à venir, l'année 2016 a été mise à profit pour faire réaliser un audit de l'ensemble du système d'information.

L'élaboration d'une stratégie pluriannuelle

L'audit mené en 2016 avec l'aide d'un prestataire externe a eu pour objectif dans un premier temps de dresser un état des lieux complet du système d'information et de structurer les premiers éléments nécessaires à la détermination et à la mise en place d'une stratégie pluriannuelle de modernisation et de sécurisation du dispositif. C'est dans ce cadre que des axes d'amélioration ont été identifiés et que des scénarios adaptés ont été proposés.

Ainsi, 2017 verra la venue d'une équipe externe spécialisée, pilotée par un directeur des systèmes d'information transitoire ayant vocation à définir une organisation « cible » et élaborer un schéma directeur informatique global et cohérent pour 2018, destiné à accompagner l'établissement pour les trois années à venir.

Parallèlement à cette réflexion de fond, des projets ont été menés à terme. Par exemple, l'arrêté du 4 janvier 2016

relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire a suscité durant l'année la préparation de la base commune des événements de sécurité dont le lancement est prévu fin 2017.

Certains chantiers urgents mis en exergue par l'audit ont été lancés sans attendre l'arrivée de l'équipe externe. Ainsi, un appel d'offres a été lancé pour la modernisation et la sécurisation de l'infrastructure informatique via l'hébergement externe des applications de l'EPSF hors PERSÉE (outil de gestion des contrôles). Certains projets aboutiront courant 2017, tels que le nouveau logiciel des licences de conducteurs de trains et le Registre national des véhicules (RNV 2.0). En 2016, le bulletin officiel des autorisations de l'EPSF sous forme exclusivement électronique et la dématérialisation des procédures d'autorisation des organismes de formation et d'exams ont été mis en place.

La documentation et l'archivage

La politique de gestion documentaire continue de se structurer en 2016 et s'articule entre :

- une maîtrise de la production documentaire améliorée. Des documents modèles sont inventoriés et référencés ; ils sont mentionnés dans les procédures de l'établissement et mis à disposition dans des espaces identifiés sur AGORA, l'outil de gestion documentaire de l'EPSF ;
- la poursuite de la mise à disposition des documents produits par les collaborateurs dans le cadre de leurs

activités sur AGORA qui contribue à une meilleure gestion des connaissances et un accès à l'historique des dossiers. La plateforme continue à être mise à jour et à évoluer en fonctions des usages ;

- l'organisation en milieu d'année d'une conférence interne de sensibilisation au thème de la sécurisation des documents probants de l'établissement dans le cadre de la démarche d'archivage.



Le résultat

Du fait des recettes comptabilisées, le résultat de l'année 2016 est déficitaire de 1 081 078 euros, alors que le budget prévoyait un déficit de 2 505 630 euros.



La gestion des ressources humaines et la formation

À l'instar de toute société d'ingénierie, l'EPSF est confronté à des niveaux de rotation des effectifs élevés. Il est ainsi incité à intensifier sa politique de recrutement et à renforcer son activité de formation professionnelle de manière à pérenniser ses expertises et ressources internes et à maîtriser le recours à la sous-traitance.

Les effectifs et le recrutement

L'effectif de l'EPSF était plafonné à 107 ETPT (équivalents temps plein travaillé) en 2016. Conformément à ce plafond, l'établissement comptait 107 agents au 31 décembre 2016. Toutefois, la plupart des nombreux recrutements ayant eu lieu en fin d'année, le nombre d'ETPT sur l'exercice s'est monté à 102,52.

Fin 2016, 85,05 % des agents relevaient du régime général, étant entendu que l'EPSF est un établissement public administratif autorisé à recruter des agents sous contrat de droit privé. En parallèle, l'EPSF comptait ainsi également un agent détaché de la RATP, 11 agents détachés de la SNCF ainsi que quatre fonctionnaires.

En contrepartie des départs, 17 agents ont rejoint l'établissement durant l'année. Afin de pallier les difficultés de recrutement d'ingénieurs juniors ou experts, l'EPSF a mis en œuvre diverses initiatives visant à bénéficier du vivier du corps des ingénieurs des travaux publics de l'État, à établir des passerelles et des parcours de carrière avec divers établissements publics administratifs ou industriels et commerciaux ainsi qu'avec des entreprises privées participant du secteur ferroviaire. L'établissement s'est employé en sus à renforcer sa visibilité et son rayonnement en participant activement à des forums et des salons professionnels. Ces démarches résolues ont pour objectif de permettre un moindre recours aux cabinets de recrutement ainsi qu'une fluidification de la gestion du « turn-over ».

Répartition par entité

Direction générale	Secrétariat général	Autorisations	Contrôles	Référentiels	TOTAL
6	15	27	38	21	107

Le recours à la sous-traitance sur des opérations « cibles »

L'EPSF a lancé un appel d'offres pour recourir dès la fin 2016 à la sous-traitance en matière de contrôles opérationnels sur l'exploitation et l'infrastructure, d'assistance technique aux inspecteurs de l'EPSF sur certains audits et inspections ciblées et d'expertise technique pour des dossiers d'autorisation, la rédaction de référentiels ou l'analyse d'incidents.

Le recours à des prestataires de services extérieurs permettra à l'établissement de gérer avec davantage de souplesse les mouvements affectant le niveau de ses effectifs.

La formation professionnelle et le développement des compétences

L'intégration des nouveaux collaborateurs

↳ Le tutorat

Tout nouveau collaborateur bénéficie d'un accompagnement par un tuteur qui lui est rattaché dans le but de faciliter sa prise de poste. Le tutorat se compose d'un parcours d'accueil lors duquel le collaborateur découvre les activités et missions des autres directions techniques et du secrétariat général. Des formations d'intégration sont proposées, telles que le module de formation interne réglementaire et le parcours e-learning. Des mises en situations professionnelles sont également réalisées.

Ce module a pour vocation de permettre aux personnels en poste et aux nouveaux collaborateurs de l'établissement de l'étudier librement et en tant que de besoin. La construction d'un autre module a été initiée, lequel sera un espace e-learning dédié aux ressources documentaires sous forme de fiches synthétiques sur des sujets techniques (tâches essentielles de sécurité, procédures d'autorisation des véhicules, etc.)

Le développement et le perfectionnement des compétences du personnel

↳ Coursus « cœur de métier »

Ces cursus se composent d'un socle commun bâti sur le développement de connaissances techniques et juridiques sur le système ferroviaire avec un accent sur l'analyse des risques. Ces formations sont assurées en partenariat avec l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile (ESTACA).

Quatre modules de formation ont été réalisés en 2016 : « Fonctionnement du système ferroviaire », « Exploitation », « Conduite » et « Maîtrise des risques ». Par ailleurs, un module réglementaire a été entièrement conçu en interne portant à la fois sur les principes de base du droit et sur la réglementation propre au secteur ferroviaire.

Les formations de perfectionnement aux métiers de l'EPSF sont intégrées au cursus « cœur de métier », telles que les formations aux techniques d'audit et à la conduite d'entretien en audit, ayant bénéficié en 2016 à 16 inspecteurs. 37 instructeurs ont pu recevoir par ailleurs une formation spécialisée et technique conçue avec l'aide de l'organisme de formation APSYS sur le sujet de l'ERTMS.

↳ Formations transversales

Une formation sur la qualité des écrits professionnels a été initiée au second semestre 2016 en réponse aux constats étayés par l'enquête de satisfaction auprès des acteurs du secteur ferroviaire réalisée en 2015, en cohérence avec l'un des trois grands axes du plan de formation 2016 et en lien avec le projet d'établissement dont l'un des axes est la qualité de service.

En 2016, 17 tuteurs composaient le « comité des tuteurs », ayant pour but de partager les bonnes pratiques du tutorat et de privilégier le travail collaboratif. Ainsi, un espace sur l'appli commun Agora a été créé, dans lequel une boîte à outils est mise à la disposition de chaque tuteur ainsi qu'un espace partagé entre le responsable hiérarchique, le tuteur et le tuteuré dans le cadre du suivi de celui-ci. Au total, huit tutorats ont été engagés sur 2016.

↳ Le parcours « jeune diplômé »

Une réflexion a été engagée sur la conception d'un parcours d'intégration dédié à tout nouveau jeune diplômé d'école d'ingénieurs afin de lui permettre d'acquérir les connaissances et compétences nécessaires à la bonne tenue du poste ; des périodes de formation et d'immersion peuvent alterner.

↳ Le parcours e-learning

Un parcours de formation e-learning est disponible sur une plateforme informatique pour tout nouveau collaborateur dans le mois suivant son embauche, lui permettant de découvrir les missions et le fonctionnement de l'établissement, le système ferroviaire en France et en Europe ainsi que ses composantes.

Au cours du deuxième semestre 2016, l'équipe de formateurs internes a été mobilisée afin de concevoir un module e-learning de sensibilisation aux risques ferroviaires pour les personnels appelés à se déplacer sur les emprises ferroviaires, avec une mise en ligne prévue en 2017.

D'autres actions ont concerné la formation à l'applicatif CEGID à destination des équipes des finances et comptabilité, à l'applicatif SAGE pour le service des ressources humaines ainsi qu'aux questions sociales ou encore au management.

Ces formations transversales ont représenté 730 heures pour 54 participants au total.

➔ **Formations liées à la sécurité, à la santé et aux conditions de travail**

En 2016, la formation « sécurité au travail pour le personnel qui se déplace sur le terrain » a été renouvelée, au profit de 17 participants. Deux sessions de formation sécurité incendie ont été réalisées pour 13 participants. Également, huit collaborateurs ont été formés aux fins d'intégrer l'équipe « sauveteurs secouristes du travail », tandis que les agents anciennement formés ont bénéficié d'une action « maintien et actualisation des connaissances ». Enfin, dans le cadre de ses actions de prévention et de sécurité, l'établissement, en collaboration avec le CHSCT, a proposé à l'ensemble du personnel de participer à une matinée de sensibilisation sur le thème des risques routiers.

➔ **L'anglais**

L'effort de formation en langue anglaise s'est poursuivi en 2016 avec l'organisme de formation Westmill, réunissant plus de quarante collaborateurs inscrits et représentant plus de 460 heures de formations présentielles complétées par l'apprentissage en e-learning.

Les chiffres clés

Le budget de la formation professionnelle représentait en 2016 une enveloppe de 250 000 € TTC, soit un effort représentant plus de 4 % de la masse salariale.

Au total, environ 630 jours de formation ont été réalisés. En moyenne, 94 collaborateurs ont été formés et ont bénéficié de sept jours de formation sur l'année 2016 pour une soixantaine d'actions de formation organisées.



Les salariés
qui ont rejoint
l'EPSF en **2016**

Annexe 1

Textes relatifs à l'exploitation publiés par l'EPSF

Textes de l'EPSF mis en application en mai et juin 2016

Référence	Intitulé	Version	Publication	Application
AC A-B 0 n°3	Aptitudes physique et psychologique des agents affectés à des tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains	V1	5 novembre 2015	20 mai 2016
Guide 013	Guide relatif aux tâches de sécurité autres que la conduite des trains	V1	26 août 2015	21 mai 2016
DC A-B 0 n°2	Vocabulaire utilisé dans les textes « sécurité des circulations »	V2	30 janvier 2014	20 mai 2016
RC A-B 2a n° 1	Service de la circulation	V1	20 novembre 2015	5 juin 2016
RC A-B 2c n° 2	Départ des trains	V1	1 ^{er} septembre 2015	5 juin 2016
RC A-B 2c n° 1	Circulation des trains	V1	21 décembre 2015	5 juin 2016
RC A-B 2d n° 1	Conduite des trains	V1	19 octobre 2015	5 juin 2016

Textes de l'EPSF mis en application en décembre 2016

Référence	Intitulé	Version	Publication	Application
DC AB 11 N°1	Présentation des installations de traction électrique	V1	7 décembre 2015	11 décembre 2016
RC AB 11 N° 2	Manœuvre et évolution d'une circulation électrique, manœuvre et immobilisation des appareils d'interruption	V1	7 décembre 2015	11 décembre 2016
RC AB 7 D N° 4	Transports exceptionnels	V1	8 septembre 2015	11 décembre 2016

5

Annexes

Annexe 2

Textes de la documentation d'exploitation publiés par SNCF Réseau soumis à l'avis préalable de l'EPSF

Texte	Titre
RFN-CG-MR 03 H-01-n°001	Circulation de trains d'essai
RFN-CG-SE 00 A-00-n°004	Procédures de communication
RFN-CG-SE 00 A-00-n°007	Système itinérance sur la zone de test
RFN-IG-IF 06 A-13-n°001	Procédures de gestion des clés de cryptage
RFN-IG-SE 01 A-00-n°11	Signalisation au sol
RFN-IG-SE 01 A-00-n°12	Dispositions complémentaires... Signalisation au sol et signalisation à main
RFN-IG-SE 02 C-00-n°002	Principes et règles d'exploitation du système ETCS V3
RFN-IG-TR 01 C-05-n°004	Prescriptions relatives à la sécurité des circulations touristiques régulières
RFN-NG-SE 01 D-00-n°003	Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure

Annexe 3

Révision des SAM

SAM	Spécifications d'autorisation du matériel roulant (SAM) modifiées et publiées en 2016	Version	Date de publication
SAM S 003	Protocole de vérification de la compatibilité électromagnétique des matériels roulants avec les circuits de voie	V2	22 février 2016
SAM S 005	Protocole de vérification de la compatibilité des matériels roulants avec les détecteurs électro-niques de roues	V2	15 février 2016
SAM S 706	Système de signalisation de classe B: transmission voie machine (TVM 430 et bi-standard ERTMS/TVM) - Équipement bord	V2	25 avril 2016
SAM S 801	Lubrification du contact roue-rail par le matériel roulant	V3	12 décembre 2016
SAM S 901	Dispositif de sablage	V3	12 décembre 2016
X 001	Document des références nationales	V3	20 juin 2016

Principaux sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

ACE	autorisation de circulation exceptionnelle	KVB	contrôle de vitesse par balises (l'initiale « K » est utilisée à la place du « C » pour ne pas confondre contrôle avec commande)
AMEC	autorisation de mise en exploitation commerciale	LGV EE	ligne à grande vitesse Est Européenne
ANS	autorité nationale de sécurité	LGV BPL	ligne à grande vitesse Bretagne / Pays de la Loire
ATMF	admission technique de matériel ferroviaire	LGV CNM	la ligne à grande vitesse du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier
APTU	adoption de prescriptions techniques uniformes	LGV SEA	ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique
BEA-TT	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre	MSC	méthode de sécurité commune
CE	Commission européenne	OQA	organisme qualifié agréé
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin — Eaux-Vives — Annemasse	OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable	PAI	postes d'aiguillages informatisés
CIG	Commission intergouvernementale (du Tunnel sous la Manche)	PN	passage à niveau
CLE	consigne locale exploitation	PTU	prescription technique uniforme
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires	RDD	Reference Document Data base
CS	certificat de sécurité	RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés
CTE	Commission d'experts techniques	REX	retour d'expérience
DCS	dossier de conception de sécurité	RFN	réseau ferré national
DDS	dossier de définition de sécurité	RID	Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail (transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID)
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
DPS	dossier préliminaire de sécurité	RNL	Registre national des licences
DS	dossier de sécurité	RNV	Registre national des véhicules consigne locale exploitation
DTS	dossier technique de sécurité	SAM	spécification d'autorisation du matériel
DRN	Document des références nationales	SGS	système de gestion de la sécurité
DSP	délégation de service public	SGTM	Secrétariat général du Tunnel sous la Manche
ECR	Euro Cargo Rail	STI	spécification technique d'interopérabilité
ÉPIC	établissement public industriel et commercial	STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
ERA	European Railway Agency, ancien sigle anglophone toujours utilisé pour dénommer l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer	TVM	transmission voie machine
ERTMS	European Rail Traffic Management System	UE	Union européenne
ESTACA	École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile		
ETCS	European Train Control System		
FSA	franchissement des signaux d'arrêt		
ILGGRI	International Liaison Group of Government Railway Inspectorates		
IRT	Institut de recherche technologique (Railenium)		
IRSC	International Railway Safety Council		
JORF	Journal officiel de la République française		

Edité en juin 2017
ISSN: 1967-0648
Contact : Service Communication de l'EPSF
Tél. 33(0)3 22 33 95 55

Conception graphique:
LINKS Création Graphique

Photos:

Portrait de Florence Rousse (page 5), portraits des nouveaux collaborateurs de l'EPSF (page 55) et « Les 10 ans de l'EPSF » (page 11) : Studio Borel
Congrès IRSC (page 15) : Anthony Micallef/HAYTHAM-REA
Séminaire REX (pages 35 et 36) et les collaborateurs de l'EPSF en situation de travail : Vincent Colin
Nouvelles navettes (page 19) : Jacky Lannoy/Eurotunnel
Matériels autorisés (page 22) : ZTER LGV : Jérôme Burgaud/SNCF, Velaro D en UM2 : Bernard Jan/EPSF, Régiolis Intercité : B. Bornier/SNCF Mobilités
Photo de la signalisation ERTMS (page 30) : Christophe Recoura
Célébration marquant la publication du 4^e paquet technique ferroviaire (page 46) : ERA
Photos de couverture : Vincent Colin / Shutterstock



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

