



epsf

Rapport sur la sécurité
du réseau ferré national

2007



Sommaire

A. PRÉAMBULE.....	4
B. SECTION PRÉLIMINAIRE	6
1. Introduction au rapport.....	7
2. Informations relatives au réseau et à l'évolution du secteur ferroviaire	8
3. Synthèse – Analyse générale des tendances.....	9
4. La directive sur la sécurité.....	9
C. ORGANISATION DE L'EPSF	10
1. Présentation de l'organisation.....	11
2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires	12
D. L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE.....	14
1. Initiatives visant à améliorer les performances de sécurité	15
2. Données détaillées de l'analyse des tendances	17
E. LES MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LÉGISLATION ET DE LA RÉGLEMENTATION	20
F. L'ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.....	22
1. Incidence de l'évolution de la réglementation.....	23
2. Données numériques	23
3. Aspects de procédure.....	24
G. LA SURVEILLANCE DES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE ET DES ENTREPRISES FERROVIAIRES.	26
1. Description de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires	27
2. Rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires	28
3. Nombre d'inspections des EF/GI réalisées en 2007.....	28
4. Nombre d'audits des EF/GI réalisés en 2007.....	28
5. Mesures prises à la suite des contrôles réalisés.....	28
H. CONCLUSIONS.....	30
ANNEXE A: INFORMATIONS RELATIVES AU RÉSEAU ET À L'ÉVOLUTION DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	32
A.1: Carte du réseau ferré national (RFN).....	32
A.2: Liste des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.....	33
ANNEXE B: ORGANIGRAMME DE L'EPSF	35
B.1 Organisation interne	35
B.2 Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires.....	36
ANNEXE C: INDICATEURS COMMUNS DE SÉCURITÉ	37
C.1 Indicateurs communs de sécurité – données.....	37
C.2 Définitions utilisées dans le rapport.....	43
ANNEXE D: MODIFICATIONS IMPORTANTES DANS LA LÉGISLATION ET LA RÉGLEMENTATION	44
ANNEXE E: L'ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ – DONNÉES NUMÉRIQUES.....	44
E.1 Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2001/14/CE	44
E.2 Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE.....	44
E.3 Agréments de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE.....	45
E.4 Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie A.....	46
E.5 Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie B.....	46
E.6 Aspects de procédure – Agréments de sécurité.....	46



Préambule



Le rapport annuel sur la sécurité du réseau ferré national en 2007 est rédigé conformément à l'article 18 de la directive 2004/49/CE et sa transposition en droit français à l'article 17 du décret n° 2006/1279 du 19 octobre 2006.

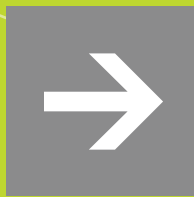
La structure de ce rapport est conforme aux recommandations de l'Agence ferroviaire européenne. Il a été rédigé à partir des informations transmises par les différents acteurs du système ferroviaire, en particulier celles transmises par les entreprises ferroviaires (EF) et le gestionnaire d'infrastructure (GI) dans leurs propres rapports sur la sécurité.

Ce rapport a tout d'abord pour objectif de donner les informations prévues par les différents textes réglementaires sur le niveau de sécurité du système ferroviaire, de mettre en évidence les principales évolutions par rapport à l'année précédente et d'analyser les causes de ces évolutions. Il a aussi pour objectif de relever les éventuels points de fragilité ou de faiblesse détectés par l'EPSF et d'indiquer les actions à mener pour améliorer le niveau de sécurité global du système ferroviaire.

A large, light-colored, stylized letter 'B' is positioned on the left side of the page. It is semi-transparent and overlaps with the text 'Section préliminaire'.

B

Section préliminaire



1. Introduction au rapport

Ce rapport annuel sur la sécurité du système ferroviaire est le troisième que présente l'EPSF, mais il est le premier rapport d'une année de plein exercice de l'EPSF.

Cette année 2007 aura été pour l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) une année de consolidation de ses structures et de ses modes de fonctionnement avec en particulier :

- l'achèvement de la mise en place des moyens humains et techniques lui permettant d'assurer l'intégralité de ses missions ;
- la mise en place d'une démarche qualité qui concerne ses processus majeurs ;
- l'organisation d'un retour d'expérience système impliquant les différents acteurs du système ferroviaire pour garantir le maintien de sa cohérence ;
- l'accroissement des échanges d'informations et de bonnes pratiques avec les autres autorités nationales de sécurité et l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

2007 a été aussi la première année de mise en application du décret 2006-1279 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire qui parachevait la transposition en droit français de la directive 2004-49. En particulier, la SNCF (EF) a obtenu son certificat de sécurité, et RFF et la SNCF (GID) ont déposé leur dossier de demande d'agrément dans les délais prescrits par ce décret.

Ce rapport rend compte des activités relatives à la sécurité des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure qui ont tous remis leur rapport sur la sécurité avant le 30 juin de cette année, cela aussi conformément au décret 2006-1279.

Le présent rapport sera adressé :

- au Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire ;
- à l'Agence ferroviaire européenne qui le publiera sur son site Internet ;
- au Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre ;
- aux entreprises ferroviaires ;
- au gestionnaire d'infrastructure.

Il sera disponible sur le site Internet de l'EPSF.

Les informations figurant dans ce rapport seront utilisées par l'Agence ferroviaire européenne pour la rédaction du rapport bisannuel sur les performances de sécurité.

2. Informations relatives au réseau et à l'évolution du secteur ferroviaire

Le réseau ferré national comporte 29 973 km de lignes en exploitation dont 50,59 % sont électrifiées et 58,50 % équipées d'un système de protection automatique des circulations (KVB, TVM).

La première phase de la Ligne à grande vitesse Est Européenne (Vaires – Baudrecourt) est venue s'ajouter au réseau existant le 10 juin 2007, portant ainsi la longueur totale des lignes à grande vitesse du RFN à 1 884 km. L'ensemble de ces lignes est équipé du système de contrôle de vitesse et d'affichage en cabine (TVM).

La carte du réseau ferré national est jointe en annexe A.1 et quelques caractéristiques essentielles du gestionnaire d'infrastructure et du réseau ferré national sont reprises dans l'annexe A.2.1.

Quatre entreprises ferroviaires ont obtenu en 2007 leur certificat de sécurité :

- SNCF (EF) le 28 juin 2007 ;
- VFLI le 13 octobre 2007 ;
- EUROPORTE2 le 29 octobre 2007 ;
- CFL-CARGO le 13 décembre 2007.

Trois entreprises ferroviaires ont obtenu des modifications de leur certificat de sécurité pour l'extension de leur activité sur le réseau ferré national : EURO CARGO RAIL (ECR), VEOLIA CARGO France et SNCB.

Sur dix entreprises ferroviaires possédant un certificat de sécurité en 2007, seules huit entreprises ont exercé une activité commerciale durant cette même année.

La liste des entreprises ferroviaires est indiquée dans l'annexe A.2.2.

Quatre nouveaux centres de formation ont été agréés : trois sont liés à la SNCF (EF) et un à ECR.

3. Synthèse – Analyse générale des tendances

Le niveau de la sécurité des circulations sur le réseau ferré national est globalement bon malgré l'évolution défavorable de certains indicateurs.

L'année 2007 a été marquée, comme l'année 2006, par quelques accidents graves :

- le 5 avril 2007 le train Château-Thierry/Paris percute à faible vitesse un heurtoir en gare de Paris Est occasionnant 58 blessés légers ;
- le 26 novembre 2007 la collision d'un TER et d'un véhicule routier au passage à niveau de Saint- Médard- sur- Ille (35) fait 40 blessés légers ;
- le 19 décembre 2007 en gare de la Vavrette-Tossiat (01) une collision entre un TGV et un convoi exceptionnel routier sur un passage à niveau fait un mort et 34 blessés légers.

Le nombre d'accidents (selon la définition donnée en annexe C2) est en diminution de 4,2 % par rapport à l'année 2006 et le nombre d'accidents (hors accidents « autres ») est pratiquement égal au nombre moyen annuel d'accidents (hors suicides et accidents autres) calculé depuis l'année 2000.

De même, on constate que les conséquences de ces accidents sont moindres qu'en 2006, en effet :

- **le nombre de personnes tuées (hors suicides) diminue de 17 % ;**
- **le nombre de personnes blessées diminue aussi, mais beaucoup plus sensiblement, de l'ordre de 34 %.**

L'augmentation du trafic assuré par des entreprises ferroviaires nouvelles entrantes sur le RFN n'a pas eu d'influence notable sur le niveau de sécurité. Il n'y a pas eu non plus d'accident dû à la co-activité de plusieurs EF sur certains sites, et les incidents sont peu fréquents. La mise à jour par le GID des consignes d'exploitation locales et leur prise en compte par les EF y ont certainement contribué.

Les données détaillées de l'analyse des tendances sont reprises au chapitre D point 2.

En 2007, l'EPSF a assuré pleinement sa mission de veille sur les acteurs et le niveau de sécurité du système ferroviaire. En particulier, 39 contrôles (audits ou inspections) ont été réalisés dans tous les types d'entités (GI, EF ou centres de formation). Le niveau des écarts relevés est d'importance variable ; certains d'entre eux ont nécessité la prise immédiate de mesures conservatoires, et pour tous des mesures correctives ou préventives ont été définies. La mise en œuvre de ces mesures est systématiquement suivie par l'EPSF.

4. La directive sur la sécurité

Les textes correspondants font l'objet d'une présentation dans le paragraphe E.

A large, light green, stylized letter 'C' is positioned in the upper left quadrant of the page. It is partially overlaid by a large, thin white outline of a leaf that dominates the right side of the image. The background is a solid light green color.

Organisation de l'EPSF



1. Présentation de l'organisation

Au 31 décembre 2007, l'EPSF comptait 92 personnes, son effectif ayant sensiblement augmenté au cours de l'année.

L'organisation de l'EPSF n'a pas évolué en 2007 ; l'établissement comporte deux directions techniques, la direction « Autorisations et Veille » et la direction « Référentiels et Europe », et une direction transverse, le « Secrétariat général ».

Une démarche qualité a été entreprise dès le début de l'année 2007 afin de préciser et formaliser les modes de fonctionnement de l'établissement dans le respect de la norme ISO 9001/2000. Les processus majeurs de l'EPSF et leurs procédures associées ont été rédigés et publiés en interne. Cette démarche qualité s'est appuyée sur les structures existantes.

Les missions et la composition des deux directions techniques sont rappelées ci-dessous.

La direction Autorisations et Veille

Cette direction comprend deux départements, le département « Autorisations » et le département « Veille », composés respectivement de 5 et 8 divisions techniques.

Le département Autorisations :

Ce département assure les missions suivantes :

- instruction et délivrance des certificats de sécurité et des attestations de sécurité, des agréments de sécurité et des centres de formation, des autorisations de mise en exploitation commerciale (systèmes et contrôle commande, matériels moteurs, matériels remorqués, circulations dérogatoires) ;
- enregistrement du matériel dans une base de données ;
- publication de guides à usage externe.

Le département Veille :

Ce département assure les missions suivantes :

- contrôles (audits et inspections) de la mise en œuvre des autorisations délivrées par l'EPSF, certificats ou agréments, dans les conditions qui ont permis leur attribution ;
- veille sur le niveau de sécurité par le suivi des accidents et incidents survenant sur le RFN et déclenchement des alertes éventuellement nécessaires ;
- suivi des indicateurs de sécurité et animation du retour d'expérience « système sécurité » pour l'ensemble des exploitants autorisés sur le RFN ;
- publication d'une note mensuelle d'information sur l'incidentologie ;
- publication du rapport annuel sur la sécurité.

La direction Référentiels et Europe

Cette direction comprend deux départements « Référentiels » et « Europe » composés respectivement de 3 et 2 divisions.

Le département Référentiels :

Ce département assure les missions suivantes :

- participation à l'élaboration de la réglementation de l'État en émettant des avis et des propositions ;
- contrôle de la documentation d'exploitation du RFN ;
- élaboration et publication des documents de référence ayant valeur de recommandation.

Le département Europe :

Ce département assure les missions suivantes :

- pilotage de l'expertise française au sein des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne ;
- organisation des partenariats avec les autres autorités nationales de sécurité ;
- contribution au développement de la reconnaissance mutuelle entre ces ANS et l'ERA.

L'organisation de l'EPSF est présentée en annexe B.1

2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires

Les entités avec lesquelles l'EPSF a les relations les plus importantes sont listées ci-dessous :

- la Direction générale de la mer et des transports - Direction des transports ferroviaires et collectifs (DTFC) du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables qui assure la tutelle de l'établissement et exerce les missions dévolues à l'État en matière de sécurité ferroviaire ;
- le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ;
l'EPSF a des échanges réguliers avec le BEA TT sur les incidents et accidents survenus sur le RFN ; il suit la mise en œuvre de ses recommandations par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, et lui transmet les éléments nécessaires pour l'élaboration de son rapport annuel ;
- la Mission du transport des matières dangereuses (MMD) ;
- la Direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC) ;
l'EPSF la consulte sur les dossiers de définition de la sécurité (DDS), les dossiers préliminaires de sécurité (DPS) et les dossiers de sécurité (DS) des nouveaux systèmes ou des nouvelles infrastructures qui lui sont transmis en vue d'obtenir une autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- la Mission de contrôle des activités ferroviaires (MCAF).

Une représentation graphique des relations de l'EPSF avec les autres entités nationales figure en annexe B.2 (les appellations des différentes entités sont celles en vigueur en 2007).



A large, light green, stylized letter 'D' is positioned on the left side of the page. It is partially overlaid by the text 'l'évolution de la sécurité ferroviaire'.

l'évolution de la sécurité ferroviaire



1. Initiatives visant à améliorer les performances de sécurité

1.1. L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Les principales actions et initiatives de l'EPSF au cours de l'année 2007 sont indiquées ci-dessous :

- Mise en place d'un retour d'expérience (REX) système :
Des réunions d'échanges entre l'EPSF et les principaux acteurs du système ferroviaire (ministère chargé des transports, BEA TT, GI et EF) sont organisées à un rythme trimestriel. Elles ont pour but le partage des problèmes, des retours d'expérience et des bonnes pratiques des acteurs du système en matière de sécurité. Deux réunions ont été organisées en 2007.
- Publication de dix Spécifications d'admission de matériel (SAM). Neuf autres étaient en cours d'achèvement, dont trois concernent des Spécifications d'admission de matériel infrastructure (SAMI).
- Publication de guides d'application pour les demandes d'autorisations qui précisent la forme des dossiers et les informations attendues par l'EPSF et qui permettent aux entreprises concernées de mieux connaître les exigences réglementaires et les moyens de s'y conformer.
- Initiation d'une démarche qualité, avec formalisation des processus majeurs de l'EPSF. Elle contribue à la lisibilité de ses actions et à la légitimité de ses exigences en matière de sécurité.
- Animation de sept groupes miroirs nationaux consacrés à la sécurité, à ERTMS et à la révision des STI (exploitation, wagons, matériel roulant et infrastructure). Ces groupes se réunissent tous les un à deux mois et rassemblent des représentants du ministère des transports, des experts de l'EPSF et l'ensemble de la profession.
- Enfin, poursuite des échanges avec les autres autorités nationales de sécurité, notamment pour l'élaboration d'accords de reconnaissance mutuelle. De plus, l'EPSF participe avec cinq autres ANS (Grande-Bretagne, Allemagne, Norvège, République Tchèque et Lituanie) à la démarche « peer reviews » qu'il a contribué à lancer et qui consiste à partager et comparer les procédures d'autorisation entre ANS.

Un projet de protocole, en vue d'échanges d'agents de l'EPSF, avec l'EBA a été élaboré, un autre est en cours avec l'Angleterre.

1.2. Le gestionnaire de l'infrastructure (RFF et SNCF)

À l'occasion de leur demande d'agrément, le gestionnaire de l'infrastructure et le gestionnaire de l'infrastructure délégué ont mené une réflexion approfondie sur leur système de management de la sécurité (SMS), leurs domaines de responsabilité respectifs et leur mode de fonctionnement, notamment en matière de pilotage et de reporting.

En 2007, les principales actions menées par RFF pour l'amélioration de la sécurité sur le réseau existant ont concerné les domaines suivants :

- la prévention des accidents aux passages à niveau (suppression de passages à niveau préoccupants, mises aux normes et améliorations de la sécurité, expérimentations). Trois expérimentations ont abouti en 2007 et sont en cours de déploiement : l'installation de panneaux à message variable et d'îlots séparateurs de sens, la mise en place de feux (rouge clignotant) de grand diamètre, le contrôle/sanction automatique des automobilistes ;
- la prévention des heurts de personnes en dehors des gares (pose d'environ 100 km de clôtures) ;
- la traversée des voies en gare (mise en place de 10 pictogrammes et construction de trois ouvrages dénivelés) ;

- la sécurisation des tunnels (les travaux prévus ont été achevés dans 26 des 31 tunnels dits « sensibles »);
- le lancement des études de danger en vue de réaliser les plans particuliers d'intervention (PPI) sur les sites de transport de marchandises dangereuses;
- le lancement d'un programme spécifique d'investissements de sûreté de l'infrastructure du RFN pour un montant de 12,4 M€ (mise en sûreté des sous-stations, des parcs de stockage, et séparation des sites exploités avec les quais de certains points d'arrêts non gérés).

Les projets lancés en 2007 l'ont été conformément aux prescriptions du décret 2006-1279. Cela concerne :

- les dossiers de définition de sécurité (DDS) pour la LGV Sud – Europe-Atlantique, le contournement Nîmes-Montpellier et la liaison Charles de Gaulle Express;
- le dossier préliminaire de sécurité (DPS) de la future gare de Bellegarde, dans le cadre du projet de la modernisation du Haut-Bugey;
- les dossiers sécurité (DS) de la LGV Est Européenne et de Marseille/Aix.

La mise en œuvre du plan de rénovation du réseau décidé à la suite de l'audit sur l'état du réseau mené par l'École polytechnique fédérale de Lausanne se poursuit, 596 M€ y ont été consacrés en 2007. Un système de cotation de l'état des voies des groupes UIC 7 à 9 AV a été défini. Il permet d'anticiper les mesures d'adaptation de l'exploitation rendues nécessaires par l'évolution de leur état.

1.3. Les entreprises ferroviaires

1.3.1. SNCF (EF)

Des investissements sur le matériel ont été réalisés, essentiellement pour améliorer la sécurité des voyageurs, et aussi pour faciliter l'interopérabilité. Cela concerne principalement :

- la latéralisation des lampes d'indication d'ouverture de portes sur le matériel Transilien;
- la gestion par files des portes du matériel Z2;
- l'inhibition de la commande d'ouverture de secours des portes pendant la circulation;
- la poursuite et l'achèvement du programme de modification des rames X72500 dont l'objet est d'éviter les incendies;
- le renforcement du contrôle d'armement de la signalisation de cabine TGV (projet KARM);
- l'équipement des BB 36300 du système de contrôle de la marche du train (SCMT) dans le cadre de l'interopérabilité avec l'Italie;
- l'équipement des rames TGV réseau Paris Lyon Turin du SCMT;
- l'équipement des rames TGV Paris Bruxelles Amsterdam et Paris Bruxelles Köln Amsterdam de l'ERTMS;
- l'équipement des rames Réseau TGV Est de MEMOR2 + (pour circulation au Luxembourg);
- la poursuite du programme de KVB; fin 2007, 6 079 engins étaient équipés du KVB, dont la totalité du matériel affecté à l'activité Ile de France;
- l'équipement du Signal d'alarme à freinage inhibable (SAFI) sur les TGV (en cours);
- l'équipement « Élément agent seul » (EAS) des RIB sur Paris St Lazare.

Par ailleurs, 66 gares ont été équipées en bandeaux de quais rappelant l'interdiction de descente sur les voies.

L'entreprise a développé un outil, « FER » (Formalisation de l'évaluation des risques), qui permet la retranscription des évaluations des risques professionnels afin d'obtenir un « document unique ». Fin 2007, 80 % des établissements ayant une activité fret ont réalisé le suivi des analyses de risques.

Un accent particulier a été mis sur l'examen des facteurs organisationnels et humains dans les enquêtes et le retour d'expérience sur les accidents et incidents, et les formations nécessaires ont été réalisées.

Des actions ciblées sur la gestion des interfaces entre les différents intervenants ont été menées au niveau des opérateurs.

Enfin, des actions de recherche et de développement ont été entreprises sur les sujets suivants :

- l'usage de la réalité virtuelle pour la formation des agents du service commercial train qui favorise l'apprentissage par une mise en situation ;
- l'incidence des horaires décalés ou postés sur la baisse d'attention, de vigilance et sur la fatigue des opérateurs ;
- le traitement automatisé des informations de conduite relevées par les enregistreurs numériques afin d'améliorer la connaissance et le traitement des événements de sécurité ;
- un dispositif « Module d'aide au positionnement (MAP) ». En cours de développement, ce dispositif se propose de remplir les fonctions de pilote en annonçant à l'avance au conducteur les « points critiques » auxquels il doit particulièrement prêter attention.

1.3.2. EURO CARGO RAIL (ECR)

En 2007, les efforts d'ECR ont surtout eu pour objet la mise en œuvre effective de son système de management de la sécurité dans le cadre d'un développement extrêmement rapide de son activité sur le RFN.

1.3.3. VEOLIA CARGO France

Pour adapter son organisation au développement de son trafic VEOLIA CARGO France a dû créer deux nouvelles agences (nord et sud-ouest).

Dans le domaine de la sécurité, des actions ont été menées dans les secteurs suivants :

- la sensibilisation des opérateurs (publication d'infos sécurité aux agences, commentaires de ces infos sécurité aux opérateurs, programmation de formation continue) ;
- le fonctionnement du REX (élaboration des infos sécurité nationales, création de fiches info sécurité locales) ;
- le traitement des événements de conduite (mise en place de la veille ATESS, mise en place des fiches SEC pour analyse des cassettes ATESS, envoi des fiches aux responsables métiers pour analyse complémentaire).

1.3.4. Pour les autres EF : SECO-RAIL/GROUPE VFLI/CFL CARGO/CFL/B-CARGO

Ces entreprises ont commencé leurs activités ferroviaires dans le courant de l'année 2007, leurs actions principales en matière de sécurité ont été consacrées à la mise en œuvre de leur système de management de la sécurité.

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

Le nombre d'accidents par million de km.train est en diminution de 0,85 en 2006 à 0,78 en 2007, ce qui correspond à une baisse de 8 %.

De même, les nombres de morts et de blessés par million de km.train sont à la baisse, de 0,20 à 0,16 pour le premier, soit une baisse de 20 %, et de 0,14 à 0,09 pour le second, soit une baisse de 35 %.

L'annexe C – vue d'ensemble des performances – donne les valeurs de ces indicateurs.

Analyse des accidents :

(voir l'annexe C - accidents présentés par type)

La diminution du nombre d'accidents (hors suicides) rapporté au trafic, 8,2 %, résulte d'une baisse du nombre d'accidents, 4 %, et d'une hausse du trafic, 4 %.

- Le nombre d'accidents individuels causés par le matériel roulant en mouvement (hors suicides, soit les chutes depuis un train et les heurts hors PN) est identique d'une année sur l'autre, il représente 18 % du nombre total des accidents.
- Le nombre de collisions et le nombre de déraillements sont en hausse, mais ces hausses sont dues pour l'essentiel à un changement de périmètre des données statistiques des déraillements et des collisions intervenu entre 2006 et 2007. En effet, certains déraillements sur voie de service sont désormais pris en compte, ce qui n'était pas le cas antérieurement. Le nombre de collisions représente 21 % du nombre total des accidents, celui du nombre de déraillements en représente 16 %.
- Le nombre d'accidents de passages à niveau est en baisse, il représente 28 % du nombre total des accidents.
- Le nombre d'incendies de matériel roulant est aussi en baisse, il représente 9 % du nombre total des accidents.
- Enfin, les événements repris dans les accidents autres représentent 8 % du total des accidents.

Le nombre de suicides ou tentatives de suicide est en baisse, mais il représente encore un nombre équivalent à celui des accidents.

Analyse de la répartition des morts :

(voir annexe C - morts répartis par catégories)

La tendance est à la baisse pour le nombre de morts par million de km.train pour l'ensemble des catégories : les voyageurs, les usagers de PN, les personnes non autorisées et le personnel.

La tendance est aussi à la baisse pour le nombre de morts par milliard de voyageurs.km.

Le nombre total de morts baisse de 17 % d'une année sur l'autre.

La répartition des décès en pourcentage par catégorie est la suivante :

- 46 % pour les usagers de passage à niveau ;
- 40 % pour les personnes non autorisées se trouvant sur les voies et autres ;
- 11 % pour les voyageurs ;
- 3 % pour le personnel de toutes les entreprises, y compris les sous-traitants.

Analyse de la répartition des blessés :

(voir annexe C - blessés répartis par catégorie)

Le nombre total de blessés est en baisse de plus de 34 % par rapport à 2006.

La tendance est à la baisse pour le nombre de blessés par million de km.train pour toutes les catégories.

La tendance du nombre de blessés par milliard de voyageurs.km est aussi en baisse par rapport à l'année 2006.

La répartition des blessés en pourcentage par catégorie est la suivante :

- 52 % pour les personnes non autorisées se trouvant sur les voies et autres ;
- 22 % pour les voyageurs ;
- 15 % pour les usagers de passage à niveau ;
- 11 % pour le personnel de toute entreprise y compris les sous-traitants.

Analyse des précurseurs d'accidents :

(voir annexe C - précurseurs d'accidents)

- Pour l'infrastructure :

Concernant les gauches de voies, on constate une amélioration des indicateurs pour les lignes des groupes UIC 1 à 6 ainsi que les LGV. Par contre pour les lignes des groupes UIC 7 à 9, on constate une dégradation reflétant l'état des voies de ces groupes UIC sur le RFN.

Le nombre de rails cassés est en baisse. Cette évolution résulte de plusieurs facteurs :

- l'amélioration de la maintenance préventive ;
- la qualité des aciers mis en œuvre ;
- la baisse du trafic sur certaines lignes.

Le nombre de dérangements contraires à la sécurité est en légère baisse ; cela confirme la tendance générale à la baisse constatée depuis 2004. Cette baisse masque une augmentation des incidents mettant en cause les équipements et l'augmentation sensible de dérangements dus aux actes de malveillance.

- Pour les EF (et le GID pour les trains circulant sous sa responsabilité) :

Le nombre de franchissements de signaux d'arrêt fermés en 2007 est très légèrement inférieur à celui constaté en 2006. Ce résultat est en dessous de la moyenne des dix dernières années mais avec une répartition par types des signaux franchis fermés différente. En 2007, le nombre de carrés rouges et de repères Nf franchis avec engagement du point protégé est en très nette progression. En 2006, 10 % des carrés rouges franchis fermés avaient leurs points protégés engagés. En 2007, ce pourcentage est de 26 % ; cette augmentation est très préoccupante.

On a comptabilisé en 2007 deux ruptures d'essieux, dont une a donné lieu à un déraillement spectaculaire sans conséquences autres que matérielles.

Sécurité technique de l'infrastructure et sa mise en œuvre, management de la sécurité

Le GID avait programmé 44 audits ; ils ont tous été réalisés.

A large, stylized letter 'E' in a light green color, positioned on the left side of the slide. It is partially overlaid by a large, thin white outline of a leaf or petal shape that dominates the background.

Modifications
importantes dans
la réglementation
et la législation



Présentation des modifications importantes de la législation et de la réglementation qui concernent le système ferroviaire.

Décret n° 2007-1867 du 26 décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes.

Date d'entrée en vigueur : le 30 décembre 2007.

Ce décret précise les missions de l'EPSF concernant les voies de port. Il s'agit d'une nouvelle réglementation. Le décret fixe les modalités d'obtention de l'agrément et du certificat de sécurité pour les voies portuaires.

Arrêté du 21 décembre 2007 relatif à l'agrément des experts ou organismes qualifiés pour évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés.

Date d'entrée en vigueur : le 17 janvier 2008.

Cet arrêté précise les modalités d'agrément des experts ou organismes qualifiés. Il s'agit d'une nouvelle réglementation.

L'arrêté définit les critères d'agrément d'un expert ou d'un organisme en tant qu'organisme indépendant intervenant comme 3^e regard dans le processus d'autorisation.

Arrêté du 31 décembre 2007 relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de systèmes ou sous systèmes de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés.

Date d'entrée en vigueur : le 28 février 2008.

Cet arrêté précise le processus mis en place pour autoriser les nouveaux systèmes ou les systèmes substantiellement modifiés. Il s'agit d'une modification de la réglementation existante.

L'arrêté définit le processus ainsi que les pièces à fournir par un promoteur pour l'autorisation d'un nouveau système ou d'un système substantiellement modifié.



L'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité



1. Incidence de l'évolution de la réglementation

1.1. Délivrance des certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

L'instruction des demandes de certificat de sécurité en application de la directive 2004/49/CE a débuté le 19 octobre 2006 (pour la partie A comme pour la partie B), date de la publication du décret n° 2006-1279 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire. En application des dispositions de l'article 68 du décret susmentionné, les demandes de modification ou de renouvellement d'un certificat de sécurité délivré en application de la directive 2001/14/CE étaient acceptables jusqu'au 1er mai 2007.

1.2. Délivrance des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

La date de la sortie du décret n° 2006-1279 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire est le 19 octobre 2006, et en application des dispositions de l'article 68 de ce décret, le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et le gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF) avaient jusqu'au 31 octobre 2007 pour déposer leur dossier de demande d'agrément.

1.3. Règles de sécurité nationales se rapportant aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure.

La réglementation du niveau État (lois, décrets, arrêtés) est disponible sur le site www.legifrance.gouv.fr et sur le site de l'EPSF, www.securite-ferroviaire.fr.

La réglementation de sécurité de l'exploitation opposable aux entreprises ferroviaires leur est remise sur demande par le gestionnaire d'infrastructure RFF sous la forme d'un CD-Rom.

2. Données numériques

En 2007, sept entreprises ferroviaires ont obtenu la modification ou la délivrance de leur certificat de sécurité : EURO CARGO RAIL, VEOLIA CARGO France, SNCB, SNCF, VFLI, EUROPORTE2, CFL-CARGO. Les données numériques sont reprises en annexe E.

Délivrance d'autorisations de mise en exploitation commerciale

- 4 autorisations de mise en exploitation de systèmes ont été délivrées ; elles concernent :
 - l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou ;
 - la LGV Est Européenne de Vaires à Baudrecourt ;
 - le bi-standard réduit ERTMS/TVM ;
 - le changement de mode de traction sans arrêt des AGC.
- 6 autorisations concernant les matériels moteurs ont été délivrées : AGC bibi, BB 475 000, BB 460 000, TGV POS, ICE3 MF, G 2000.
- 6 autorisations concernant les matériels remorqués ont été délivrées pour des nouveaux wagons dont le wagon Modalhor NA.
- Les autorisations suite à modifications substantielles concernent 11 wagons et les voitures B6Du75-78 (Corail).
- 150 autorisations de circulations dérogatoires ont été accordées au titre des essais.

3. Aspects de procédure

3.1. Certificats de sécurité partie A

Trois demandes de certificat ont été formulées, et satisfaites, au cours de l'année 2007.

3.2. Certificats de sécurité partie B

Treize demandes de certificats, nouvelles ou de modification, ont été formulées et satisfaites en 2007.

3.2.1. Causes principales de mise à jour ou de modification :

Les raisons qui ont nécessité la mise à jour ou la modification de la partie B de certificats de sécurité délivrés ont été les suivantes :

- circulation sur de nouvelles lignes ;
- nouveau type de marchandises transportées ;
- nouveau type de matériel roulant utilisé ;
- modification de contrats de sous-traitance ;
- mise en place de partenariats.

3.2.2. Coût d'une délivrance de certification :

Les prestations relatives à l'instruction d'une demande de certificat de sécurité ne sont pas facturées.

3.2.3. Retour d'expérience sur les instructions de dossiers :

Des réunions de retour d'expérience sont organisées depuis le 17 octobre 2007, à un rythme trimestriel, auxquelles sont conviés l'ensemble des entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et son délégué (SNCF). Les participants peuvent y exposer leurs difficultés.

3.3. Agréments de sécurité

En application des dispositions de l'article 68 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et le gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF) ont déposé leur dossier de demande d'agrément le 30 octobre 2007.

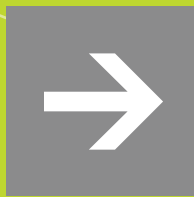
La demande était en cours d'instruction au terme de l'année 2007, et leur agrément a été délivré le 27 février 2008.





G

La surveillance des
gestionnaires de
l'infrastructure et des
entreprises ferroviaires



1. Description de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires

1.1. Les contrôles et la veille sur le niveau de sécurité

1.1.1. Les contrôles :

Trente et un audits et huit inspections ont été réalisés en 2007 par l'EPSF ; certains thèmes de contrôles ont concerné plusieurs entreprises.

Ces contrôles, audits et inspections, ont été réalisés par les experts du département Veille.

En fonction des résultats énumérés ci-dessus, la charge moyenne par audit en 2007 équivaut à 81 jours d'auditeur.

1.1.2. La veille :

La veille sur le niveau de sécurité comporte deux volets : le suivi des incidents survenus sur le RFN dont l'EPSF est informé et le suivi des indicateurs de sécurité, dont les Indicateurs de sécurité communs (ISC). Les événements liés à la sécurité survenus sur le RFN sont enregistrés dans la base de données de l'EPSF (7 000 enregistrements fin 2007). Pour les événements qu'il estime préoccupants, l'EPSF demande des informations complémentaires ou des dossiers incluant l'analyse de l'incident et les mesures prises pour éviter son renouvellement. L'analyse des événements de la base de données permet :

- de définir des thèmes prioritaires de contrôle ;
- d'alimenter l'ordre du jour des rencontres organisées par l'EPSF avec le GI ou les EF ;
- de rédiger une note mensuelle sur les incidents, diffusée au ministère en charge des transports, au BEA TT, aux EF et au GI.

Trois contrôles ont été déclenchés en 2007 à partir d'alertes issues de la base de données (freinage des trains, formation et habilitations des opérateurs de sécurité).

Le suivi des indicateurs permet de suivre le niveau de sécurité de chacun des acteurs du système ferroviaire. L'EPSF a demandé aux GI et aux EF de lui fournir en début de chaque trimestre la valeur des ISC, ainsi que la valeur d'autres indicateurs de sécurité qui lui sont propres, pour le trimestre précédent.

1.2. Aspects de vigilance/points sensibles à suivre

Toutes les entreprises ferroviaires ayant exercé leur activité depuis plus de six mois, le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire d'infrastructure délégué ont été contrôlés au moins une fois dans le courant de l'année 2007.

Sur 28 centres de formation agréés, 11 ont été contrôlés en 2007, soit 39 %.

Ces contrôles ont permis de détecter des dysfonctionnements de nature et de gravité très différentes d'un audit à l'autre et d'une entreprise à l'autre, mais un certain nombre de dysfonctionnements sont communs à la plupart des entreprises.

Ils concernent :

- l'habilitation des opérateurs ;
- la gestion documentaire ;
- le dispositif de contrôle et d'audit, dont celui relatif aux activités de sécurité sous traitées ;
- la définition et le suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures correctives prises pour remédier aux dysfonctionnements identifiés ;
- la protection du personnel contre les risques liés à l'activité ferroviaire.

Pour les centres de formation, les dysfonctionnements concernent le choix des formateurs et le pilotage des formations en entreprise.

Ces contrôles ont aussi permis de constater des domaines maîtrisés, différents d'une entreprise à l'autre. Comme les dysfonctionnements, ces points sont consignés dans les rapports de contrôle de l'EPSF.

2. Rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires

Toutes les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure ont transmis leur rapport annuel de sécurité 2007 avant le 30 juin 2008. Chaque rapport a fait l'objet d'une présentation à l'EPSF, au cours de laquelle les suites données aux recommandations du BEA-TT étaient toujours indiquées.

3. Nombre d'inspections des EF/GI réalisées en 2007

	EF	GI/GID	Centres de formation
Nombre d'inspections prévues	1		
Nombre d'inspections réalisées	8		

Nota : une inspection peut concerner plusieurs entités.

4. Nombre d'audits des EF/GI réalisés en 2007

	GI/GID	EF	Centre de formation
Nombres d'audits prévus	16	6	9
Nombres d'audits réalisés	16	6	9

Nota : un audit peut concerner plusieurs entités.

5. Mesures prises à la suite des contrôles réalisés

Les 39 contrôles réalisés par l'EPSF en 2007 ont permis de constater 173 écarts. Ces écarts se décomposent en :

- 27 points bloquants (dysfonctionnement pouvant provoquer un accident à très court terme) ;
- 58 écarts majeurs (dysfonctionnement pouvant provoquer un accident à court terme) ;
- 88 réserves (dysfonctionnement pouvant provoquer un accident à moyen terme).

Les « points bloquants » et les « écarts majeurs » nécessitent la prise immédiate de mesures conservatoires ; pour tous les dysfonctionnements, l'EPSF impose de prendre des mesures correctives ou préventives dont il suit la mise en œuvre (réalisation et respect des délais).

Le pourcentage des échéances respectées pour la mise en œuvre des actions curatives et correctives fin 2007 était de 79 %.

Le rapport du nombre d'écarts non contestés sur le nombre d'écarts constatés est aussi un indicateur suivi par l'EPSF ; sa valeur pour l'année 2007 est 99 %.



6611-9

JGW
JANZEN GROUP
3007 3006

33 RIV
67 SNCF
690 0 6W-3 B

EMERSON
720 4000 & 8000
Load Capacity
100 000 KG
100 000 LB
MAX. LOAD
100 000 KG
100 000 LB

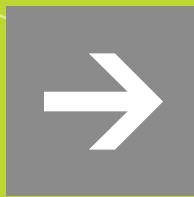
PT. E.
SABLE ANEM

612
613
614
615
616
617
618
619
620

180

A large, light green, stylized number '44' is centered in the upper half of the slide. The background is a solid light green color with faint, white, curved lines that create a sense of depth and movement.

Conclusions



L'année 2007 a été la première année de plein exercice de l'EPSF, et il était impératif de consolider les premiers résultats acquis en 2006 par la mise en qualité de nos modes de fonctionnement, pour contribuer au maintien du niveau de sécurité et garantir la cohérence du système ferroviaire sans pour autant en freiner les évolutions (arrivée de nouveaux opérateurs, mises en service de nouveaux systèmes).

En 2008, l'EPSF orientera son action dans quatre directions :

- En interne, en renforçant ses compétences et ses moyens pour anticiper l'évolution de ses missions et de leur périmètre. Cela concerne notamment la délivrance des agréments et certificats de sécurité des voies portuaires, l'attribution des licences de conduite, la mise en place d'une base de données pour l'immatriculation du matériel et une nouvelle montée en charge du dispositif de veille et de contrôle sur la sécurité du système.
- Au plan national, l'organisation et l'animation du retour d'expérience « système » doivent être formalisées. L'EPSF a initié la démarche en 2007. Sa nécessité est admise par tous les acteurs du système ferroviaire, et tous reconnaissent la légitimité de l'EPSF pour la piloter. La formalisation de cette démarche de retour d'expérience système dans un texte de prescription devrait pouvoir assurer sa pérennité et en développer l'efficacité.
- En Europe, l'accentuation des échanges avec les autres agences nationales de sécurité et l'ERA est toujours une priorité pour l'EPSF. Il s'agit en particulier :
 - des démarches de reconnaissance mutuelle relatives aux matériels moteurs, fret et voyageur ; ces échanges concernent l'Italie, la Suisse, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et les Pays-Bas ;
 - la participation à sept groupes de travail de l'ERA ;
 - la participation à l'expérimentation relative aux « Peer reviews » avec cinq autres ANS.
- Plus généralement, l'EPSF s'attachera à développer des relations de travail le plus « en amont » possible avec les acteurs du système ferroviaire afin de prévenir d'éventuelles difficultés et d'améliorer la compréhension mutuelle.

En matière de veille, l'évolution du nombre de franchissements de signaux d'arrêt fermés avec engagement du point protégé est préoccupante. Les causes de cette évolution, amorcée en 2006, sont en cours d'analyse par les EF et le GI. Une extension ciblée des implantations de contrôle par balise pourrait en limiter le nombre.

Les travaux de remise à niveau du réseau se poursuivent. Ils imposent des contraintes d'exploitation particulières, avec des utilisations fréquentes d'installations hors mode nominal. Dans ces conditions, la compétence des opérateurs et un haut niveau de vigilance sont indispensables pour garantir le maintien du niveau de sécurité. Le rythme soutenu de cette remise à niveau ne permet cependant pas encore de réduire certaines restrictions d'exploitation qui, associées à une surveillance particulière, demeurent indispensables pour garantir la sécurité des circulations sur les lignes les plus vétustes.

Enfin, malgré la mise au point du dispositif de maîtrise de la sécurité des circulations comportant des wagons, la préoccupation exprimée dans le rapport 2006 sur le suivi de la maintenance des wagons demeure d'actualité.

En conclusion, il convient de noter que l'ouverture du réseau s'est poursuivie en 2007 sans avoir été à l'origine d'incidents majeurs imputables à ce changement. Toutefois, tant l'évolution de certains indicateurs que les constats effectués lors des contrôles de l'EPSF montrent la difficulté, pour certaines entreprises, de maîtriser la sécurité dans un contexte de croissance forte de leur trafic. Ce point fait et continuera de faire l'objet d'une vigilance particulière de l'EPSF.

Annexe A

Informations relatives au réseau et à l'évolution du secteur ferroviaire

Annexe A.1. Carte du réseau ferré national (RFN)



Annexe A.2

Liste des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure

A.2.1. Gestionnaire de l'infrastructure.

Nom	Adresse	Site web/liens vers le document du réseau	Agrément de sécurité (numéro/date)	Date de commencement de l'activité commerciale	Longueur/écartement totaux des voies (km de lignes)	Longueur/tension des voies électrifiées (km de lignes)
Réseau ferré de France RFF	92, avenue de France 75 648 Paris CEDEX 13	www.rff.fr	du 27 février 2008	Juillet 1997	29 213 km (à écartement 1,435 m) 165 km (à écartement 1,000 m)	15 164 km dont 5 904 km en 1 500V 9 138 km en 25 000V 122 km en 3e rail

Nom	Adresse	Longueur totale des voies doubles et simples (km de lignes ouvertes à la circulation commerciale)	Longueur totale des voies LGV (1)	Equipement ATP (2) utilisé km de lignes	Nombre de PN (3)	Nombre de signaux
Réseau ferré de France RFF	92, avenue de France 75 648 Paris CEDEX 13	29 973 km dont 16 461 km DV (4) et plus	1 884 km	17 536 km dont 17 98 km TVM (6)	14 651 PN	40 000 environ

Réseau ferré de France (RFF) délègue à la SNCF (GID) la réalisation des opérations de maintenance, d'exploitation et d'investissements sur le réseau exploité.

(1) LGV : Ligne pour la grande vitesse

(2) ATP : Protection automatique des trains

(3) P N : Passage à niveau pour automobiles sur lignes ouvertes à la circulation

(4) DV : Double voie

(5) VU : Voie unique

(6) TVM : Transmission voie-machine

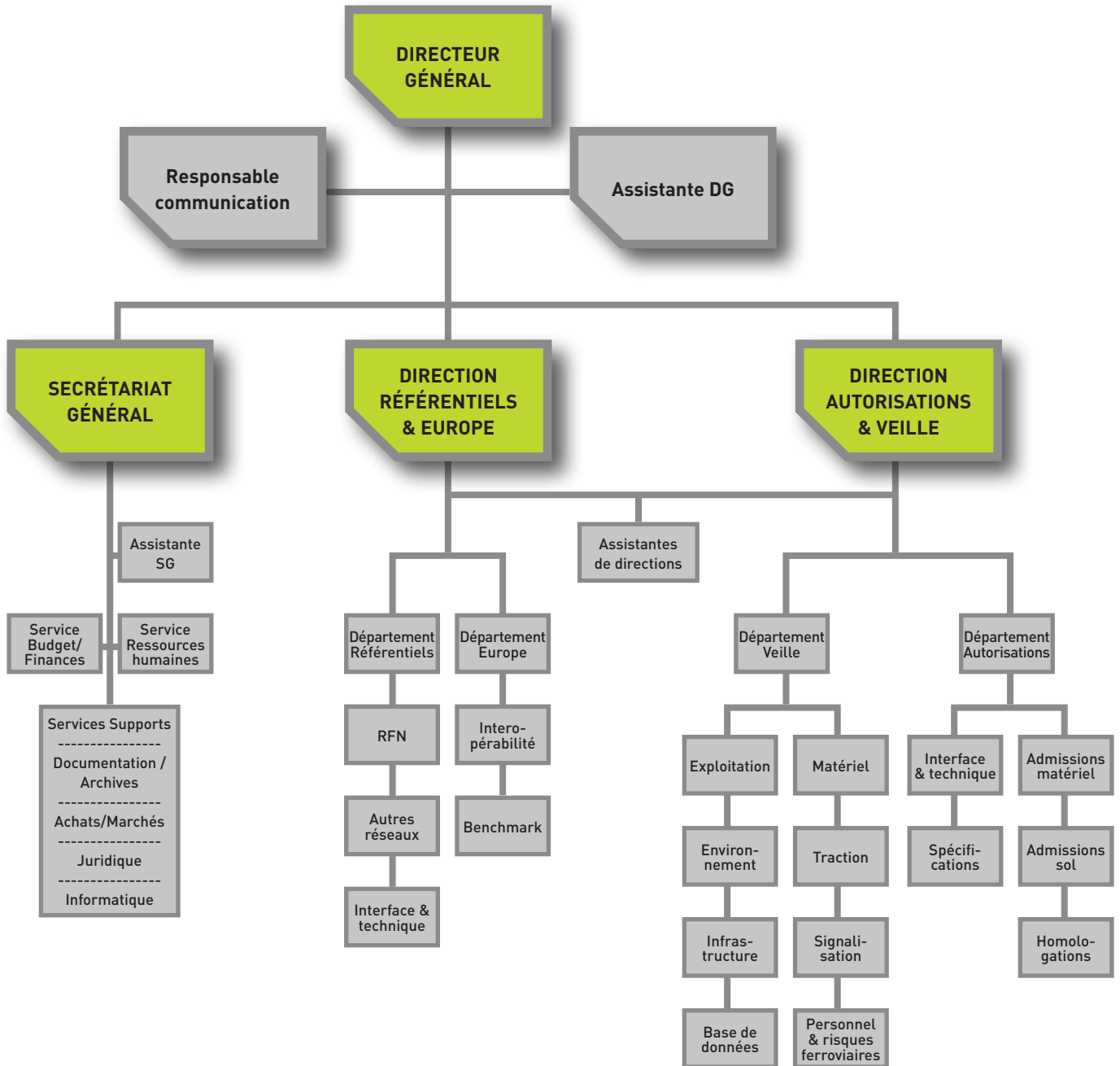
A.2.2. Entreprises ferroviaires

Nom	Adresse	Site web/liens de documentation de référence réseau	Certificat de sécurité 2001/04/CE (numéro/date)	Certificat de sécurité A-B 2004/49/CE (numéro/date)	Date de commencement de l'activité commerciale	Type de trafic	Nombre de locomotives	Nombre d'autorails, de rames automotrices	Nombre de voitures wagons	Nombre de conducteurs, équipes de sécurité	Volume de transport de passagers	Volume du transport de marchandise
RAIL4CHEM	Schützenbahn 60 D-45127-Essen Allemagne	www.rail4chem.com	EQUJ 0600188A 27/01/2006		Pas de service commercial							
B-CARGO	80, rue des 2 gares B 170 Bruxelles Bel- gique	www.bcargo.be	EQUJ0600333A 03/02/2006	Partie A: FR1120070002 Partie B: FR1220070002 Du 05/07/2007	11/12/2006	Tous types de fret	12		150	40		40,2 millions de t.km
CFL	9, place de la gare L-1616 Luxembourg	www.cfl.lu	EQUJ0600834A 29/03/2006		19/12/2006	Tous types de fret	35		711	18		4 936 704 t.km
VEOLIA-Cargo France	15, rue des Sablons 75016 Paris France	www.veolia-transport.com		Certificat : 28/11/2006 Partie A: Fr1120080001 Partie B: FR1220080001 Du 10/01/2008	13/06/2005	Tous types de fret	22		0	38		408 millions de t.km
ECR	60, avenue Hoche 75008 Paris France	www.eurocargorail.com	Certificat : 01/12/2006		01/12/2006	Tous types de fret	65		1 608	155		1,27 milliards de t.km
SECO-RAIL	3, rue des Beaux 78400- Chatou France	www.seco-rail.com	Certificat : 01/12/2006		08/01/2007	Tous types de fret	20		198	59		827 620 t.km
SNCF	34, rue du commandant Mouchotte 75699 Paris Cedex 14	www.sncf.com		Partie A : FR11200700001 Partie B : FR1220070001 Du 28/06/2007	Antérieur à 2006	Tous types	2 931	2 613	15 740 90 640	132 75	80,54 milliards de voyageurs.km	40,63 milliards de t.km
VFLI	6, rue d'Amsterdam 75009 Paris	www.vfli.com		Partie A: FR1120070004 Partie B: FR1220070005 Du 03/10/2007	04/10/2007	Tous types de fret	11		257	33		4 384 704 t.km
EUROPORTE 2	37, rue de Mathurins 75008 Paris France	www.eurotunnel.com		Partie A : FR1120070006 Partie B : FR1220070007 du 29/10/2007	26/11/2007	Tous types de fret	0		0	21		1 491 492 t.km
CFL-CARGO	11, boulevard Kennedy L-4170 Esch sur Alzette Luxembourg	www.cflcargo.lu		Partie B : FR1220070008 du 13/12/2007	12/12/2006	Tous types de fret						
Ensemble des prestations sur le RFN réalisé pour le compte des CFL												

Annexe B

Organigramme de l'EPSF

B.1. Organisation interne



B.2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires

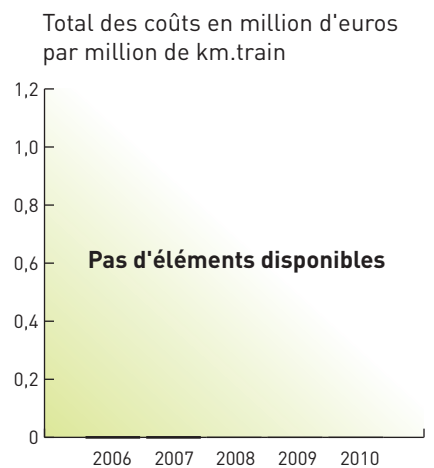
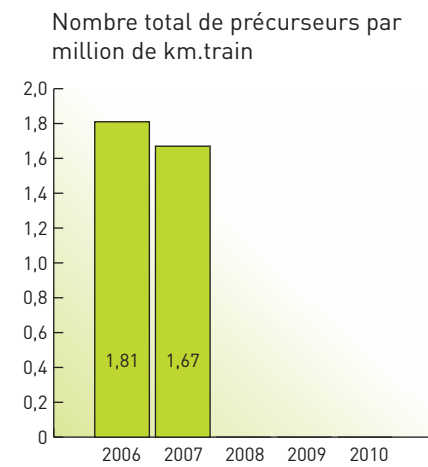
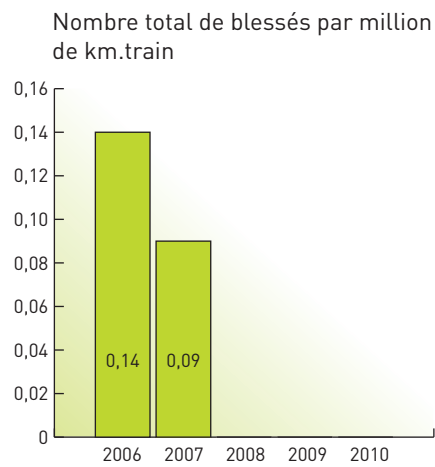
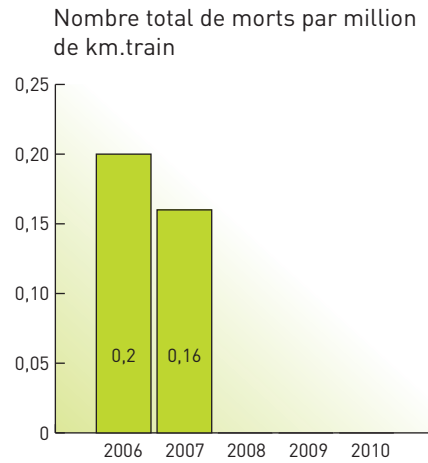
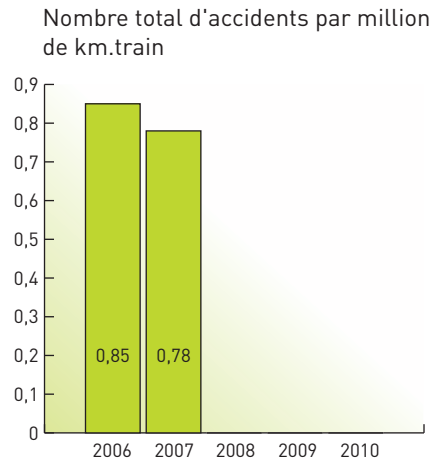


Annexe C

Indicateurs communs de sécurité

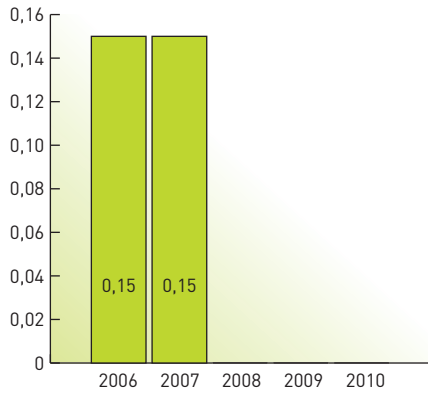
C.1. Indicateurs communs de sécurité – données

Vue d'ensemble des performances

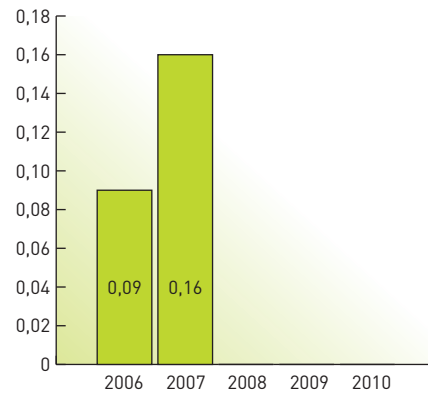


Accidents présentés par type

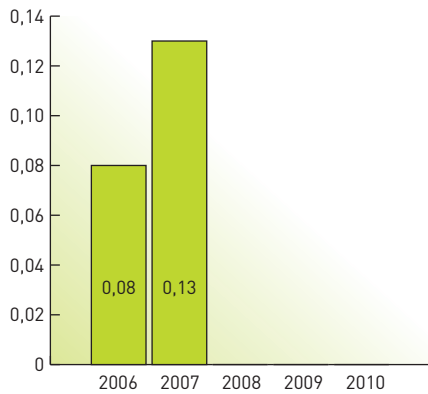
Nombre total des accidents de personnes causés par le matériel roulant en mouvement par million de km.train



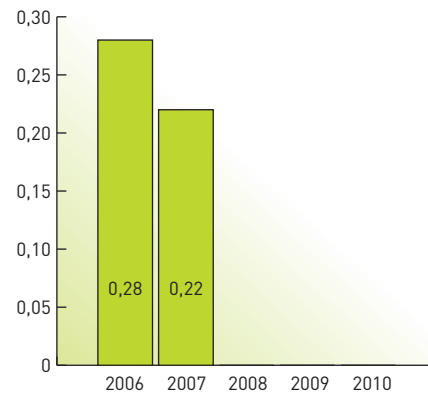
Nombre total de collisions par million de km.train



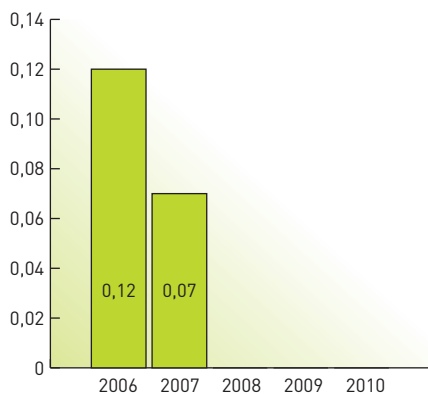
Nombre total de déraillements par million de km.train



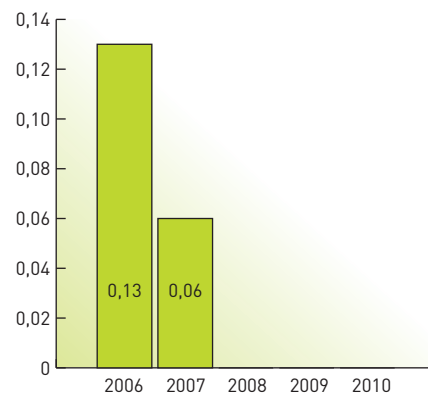
Nombre total d'accidents de passages à niveau (y compris les piétons) par million de km.train



Nombre total d'incendies de matériel roulant par million de km.train

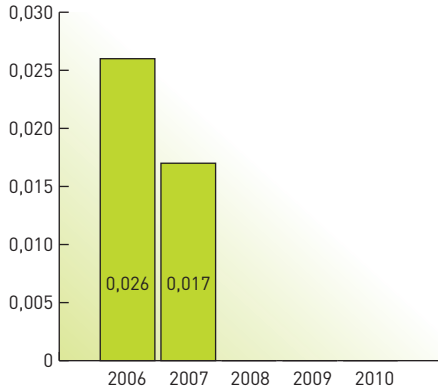


Nombre total d'accidents autres par million de km.train

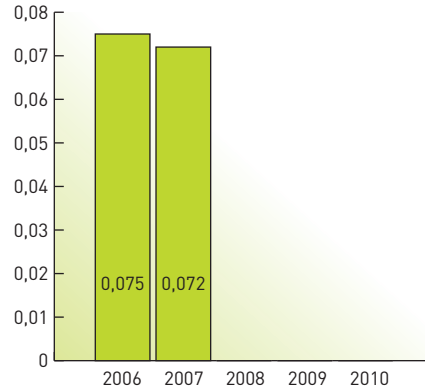


Morts répartis par catégorie : voyageurs, utilisateurs de passage à niveau, personnes non autorisées, personnels de toute entreprise y compris sous-traitants, autres.

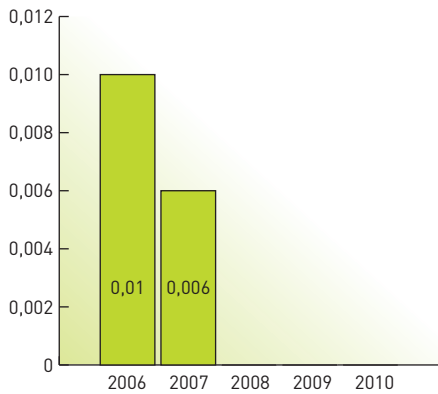
Nombre de morts par million de km.train : voyageurs



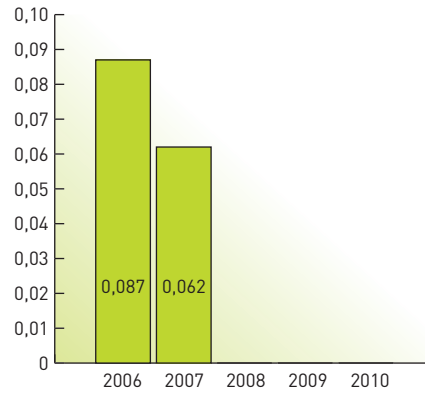
Nombre de morts par million de km.train : usagers de PN



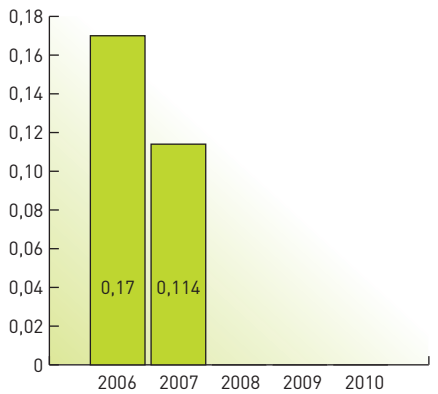
Nombre de morts par million de km.train : personnel (y compris les sous-traitants)



Nombre de morts par million de km.train : personnes non autorisées et autres

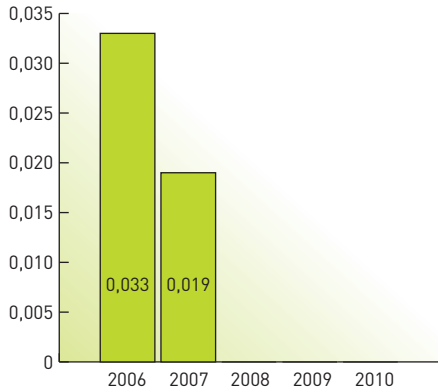


Nombre de morts par milliard de voyageurs.train : voyageurs

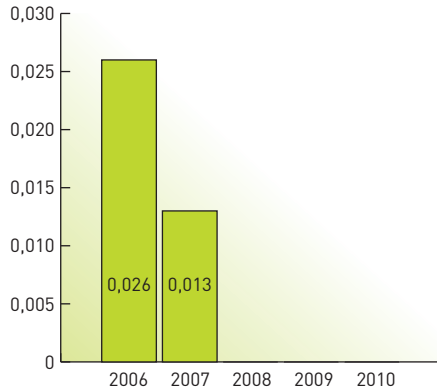


Blessés répartis par catégorie : voyageurs, utilisateurs de passage à niveau, personnes non autorisées, personnels de toute entreprise y compris sous-traitants, autres.

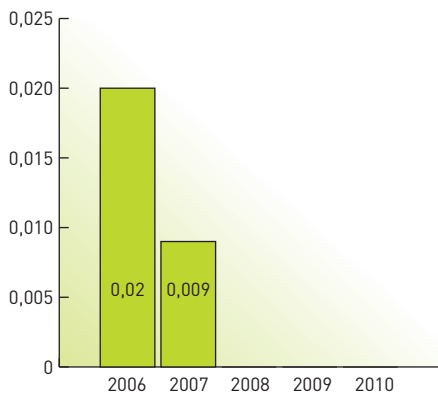
Nombre de blessés par million de km.train : voyageurs



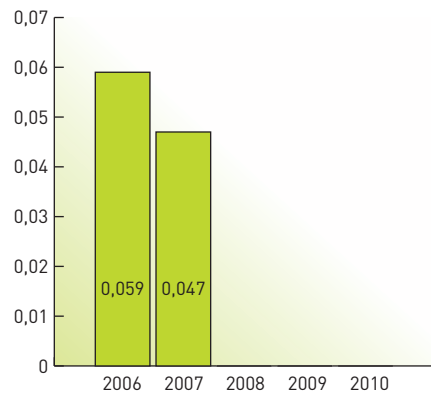
Nombre de blessés par million de km.train : usagers de PN



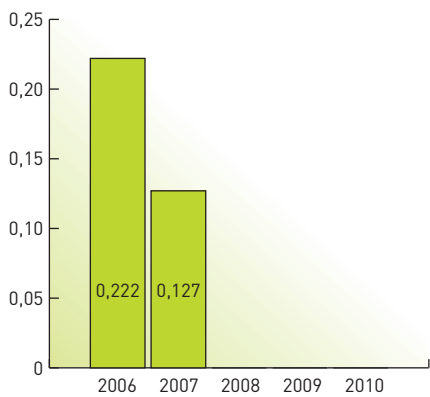
Nombre de blessés par million de km.train : personnel (y compris les sous-traitants)



Nombre de blessés par million de km.train : personnes non autorisées et autres

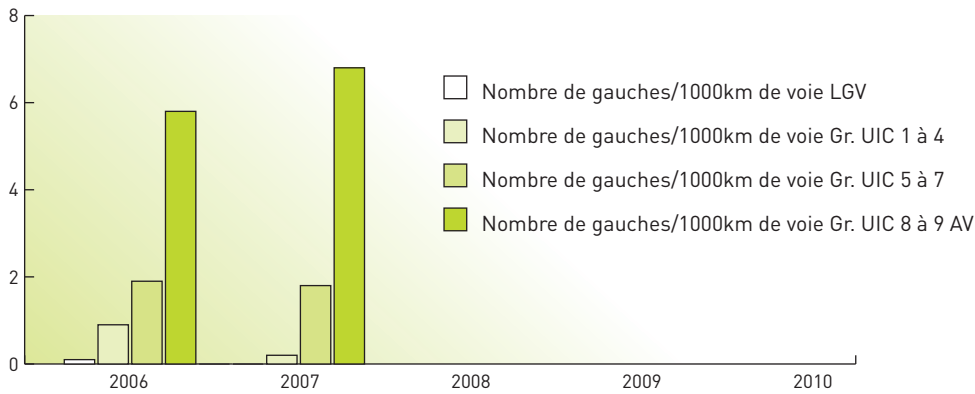


Nombre de blessés par milliard de voyageurs.train : voyageurs

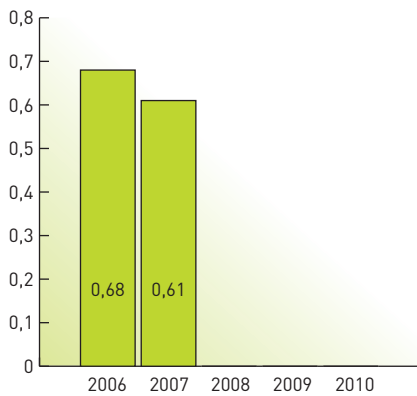


Précurseurs d'accidents

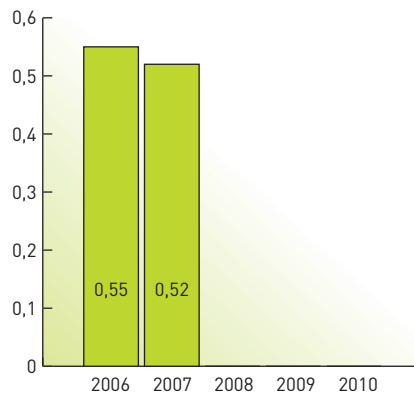
Nombre de gauches de voies par 1000 km par type de voie



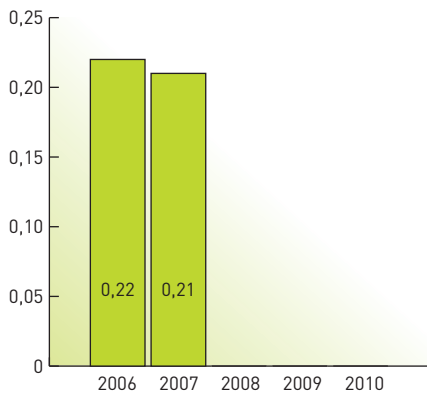
Nombre de rails cassés par million de km.train



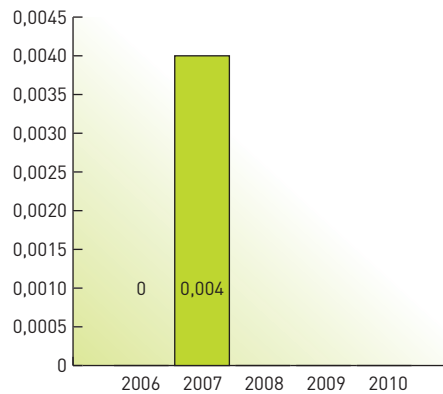
Nombre de pannes de signalisation (incidents contraires à la sécurité) par million de km.train



Nombre de franchissements de signaux d'arrêt par million de km.train

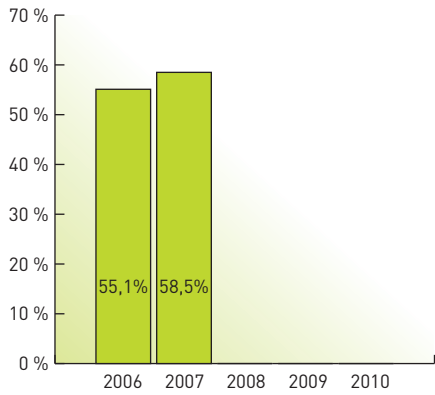


Nombre d'essieux et de roues cassés sur matériel roulant par million de km.train

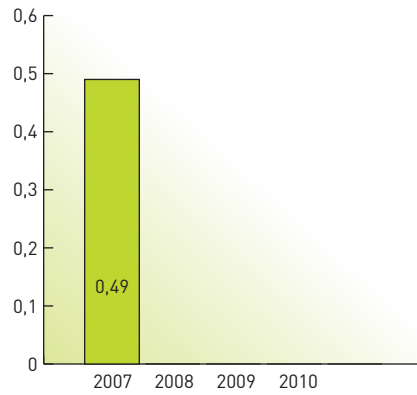


Sécurité technique de l'infrastructure et sa mise en œuvre, management de la sécurité

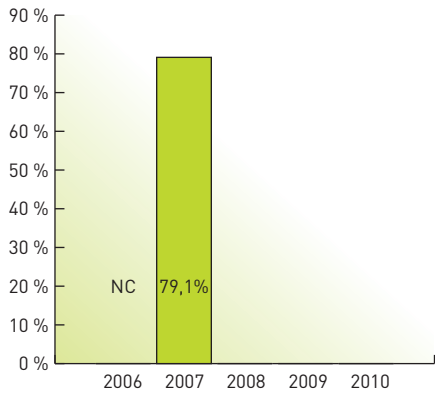
Pourcentage de voie avec protection automatique des trains



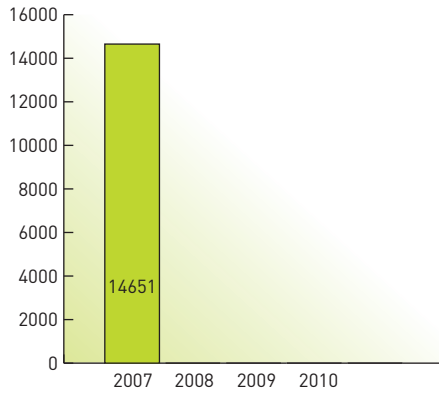
Nombre total de passages à niveau par km de voie



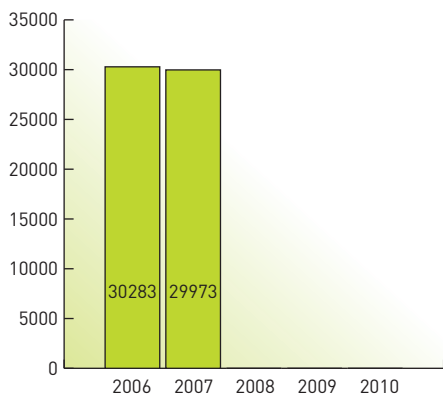
Pourcentage de train utilisant les voies à protection automatique



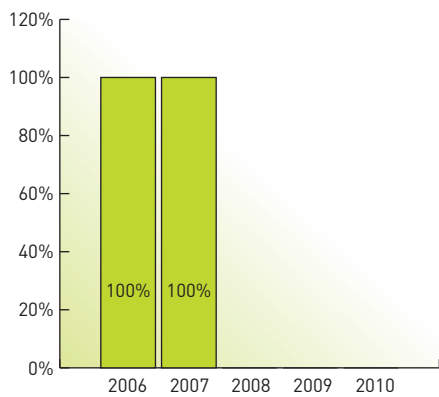
Nombre total de passages à niveau



Nombre de km de voie



Nombre d'audits internes réalisés/ nombre d'audits exigés



Nota : ce ratio concerne les audits internes du gestionnaire d'infrastructure délégué.

C.2. Définitions utilisées dans le rapport

Natures	Conditions
Accidents	Un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents sont ventilés suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres.
Collisions	En pleine voie : toutes En gare (y compris triages et voies de service (VS)) : si conséquences graves
Déraillements	En pleine voie : tous En gare (y compris triages et VS) : si conséquences graves
Accidents aux passages à niveau (PN)	Collisions entre circulation ferroviaire et usager du PN (y compris piétons) : toutes Autres cas : si perturbations importantes
Accidents individuels (agents, voyageurs ou autres personnes), causés par des véhicules ferroviaires en mouvement : chutes, heurts, (y compris opérations d'attelages)	Si conséquences corporelles
Incendies dans un train (si intervention pompiers)	Train transportant des voyageurs : tous Autres circulations : si avaries importantes
Conséquences corporelles = mort ou blessure grave <ul style="list-style-type: none"> • Doit être comptée comme tuée toute personne (agent, voyageur ou personne étrangère) tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer (définition européenne appliquée depuis 2004) ; • Doit être considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné une hospitalisation de plus de 24 heures (définition européenne appliquée depuis 2004). 	
Agent : agent en service ou contractant (définition européenne appliquée depuis 2004) Voyageur : personne en possession d'un titre de transport Autre personne : toute autre personne	

Annexe D

Modifications importantes dans la législation et la réglementation

Ces modifications sont reprises dans le paragraphe E.

Annexe E

L'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité – Données numériques

E.1. Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2001/14/CE

Nombre de certificats de sécurité délivrés en 2007	Avec licence délivrée par la France	0
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	0

E.2. Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouvelés	EF
E.2.1. Nombre de certificats de sécurité partie A valables, enregistrés au cours de l'année 2007	Avec licence délivrée par la France	3	-	-	SNCF VFLI EUROPORTE2
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	-	-	-	-

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouvelés	EF
E.2.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables enregistrés au cours de l'année 2007	Avec partie A délivrée en France	3	-	-	SNCF VFLI EUROPORTE2
		-	7	-	VFLI ECR (4 fois) SECO RAIL VCF
	Avec partie A délivrée dans un autre État membre	1	-	-	CFL CARGO
		-	2	-	B-CARGO (2 fois)

			A	R	I	EF
E.2.3. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A enregistrées au cours de l'année 2007	Avec licence délivrée par la France	de nouveaux certificats	3	-	-	SNCF VFLI EUROPORTE2
		des certificats mis à jour/modifiés	-	-	-	-
		des certificats renouvelés	-	-	-	-
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	de nouveaux certificats	-	-	-	-
		des certificats mis à jour/modifiés	-	-	-	-
		des certificats renouvelés	-	-	-	-

			A	R	I	EF
E.2.4. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie B enregistrées au cours de l'année 2007	Avec partie A délivrée en France	de nouveaux certificats	3	-	-	SNCF VFLI EUROPORTE2
		des certificats mis à jour/modifiés	7	-	-	VFLI ECR (4 fois) SECO RAIL VCF
		des certificats renouvelés	-	-	-	-
	Avec partie A délivrée dans un autre État membre	de nouveaux certificats	1	-	-	CFL CARGO
		des certificats mis à jour/modifiés	2	-	-	B CARGO (2 fois)
		des certificats renouvelés	-	-	-	-

A = demande acceptée, le certificat est déjà délivré

R = demandes refusées, aucun certificat n'a été délivré

I = l'affaire est encore en instance au 31/12/07

E.3. Agréments de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

	Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés
E.3.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus au cours de l'année 2007 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans votre État membre	0	-	-

		A	R	I	EF
E.3.2. Nombre de demandes d'agréments de sécurité présentées au cours de l'année 2007 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans votre État membre	nouveaux agréments	-	-	2	RFF GID
	agréments mis à jour/modifiés	-	-	-	-
	agréments renouvelés	-	-	-	-

A = demande acceptée, l'agrément est déjà délivré

R = demandes refusées, aucun agrément n'a été délivré

I = l'affaire est encore en instance au 31/12/07

E.4. Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie A

		Entreprise ferroviaire	Nouveau	Mise à jour/modifié	Renouvelé
Délai, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la livraison finale d'un certificat de sécurité partie A au cours de l'année 2007 pour des entreprises ferroviaires qui détiennent	une licence délivrée par la France	SNCF	3 mois et 21 jours	-	-
		EUROPORTE2	3 mois et 4 jours	-	-
		VFLI	2 mois et 9 jours	-	-
	une licence délivrée par un autre État membre	-	-	-	-

E.5. Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie B

		Entreprise ferroviaire	Nouveau	Mis à jour/modifié
Délai, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la livraison finale d'un certificat de sécurité partie B au cours de l'année 2007 pour des entreprises ferroviaires qui détiennent	Une partie A délivrée en France	SNCF	3 mois et 21 jours	
		EUROPORTE2	3 mois et 4 jours	
		VFLI	2 mois et 9 jours	1 mois et 1 jour
		EURO CARGO RAIL		16 jours 16 jours 6 jours 2 jours
		SECO RAIL		20 jours
		VEOLIA CARGO FRANCE		22 jours
	Une partie A délivrée dans un autre État membre	CFL CARGO	3 mois et 24 jours	
		B CARGO		20 jours 1 mois et 20 jours

E.6. Aspects de procédure – Agréments de sécurité

Sans objet au titre de l'année 2007

Édité en octobre 2008

Conception graphique :
Christophe Rémy

Photos :
Christophe Recoura, EPSF

Impression :
Alliance partenaires graphiques

ISSN : 1967-0656

**Directions générale
et technique**

1 parvis de la Défense
92044 La Défense cedex
33 (0)1 40 81 84 00
33 (0)1 40 81 84 09

Direction administrative

18 rue Lamartine
80000 Amiens
33 (0)3 22 67 38 48
33 (0)3 22 67 38 58
epsf@securite-ferroviaire.fr

www.securite-ferroviaire.fr

