



© Jean-Jacques d'Angelo

rapport d'activité 2007



rapport d'activité 2007





**P. 5** Le message du directeur général

**P. 6** Le conseil d'administration

**P. 7** L'organigramme

**P. 8** Les chiffres clé

**P. 10** Les faits marquants

**P. 14** Les femmes et les hommes de l'EPSF

**P. 20** La direction Autorisation et Veille

**P. 30** La direction Référentiels et Europe

**P. 34** Le secrétariat général

**P. 36** Le cadre réglementaire et législatif

**P. 38** La communication



### le message du directeur général

L'année 2007 a été la première année de plein exercice de l'EPSEF, au cours de laquelle notre établissement a conforté ses modes de fonctionnement et affirmé sa présence internationale.

Il est maintenant en mesure de faire face à l'ensemble des missions que la loi et les règlements lui ont confié et s'est préparé à prendre en charge de nouvelles missions.

Plus que jamais, son efficacité repose sur la qualité de ses personnels. Notre priorité va donc au recrutement, à la formation et à l'intégration de nos nouveaux collaborateurs.

Jean-Paul Troadec



# Le conseil d'administration

Après une année 2006 marquée par la création de l'établissement, le conseil d'administration de l'EPSF a encore connu en 2007 une activité importante avec la tenue de cinq réunions. Ses travaux ont tout d'abord porté sur les sujets récurrents sur lesquels il lui revient de délibérer comme le budget, la clôture des comptes, le rapport d'activité et le Rapport sur la sécurité du réseau ferré national. Le conseil d'administration a également poursuivi l'examen des mesures visant à compléter l'organisation administrative de l'établissement. Au total, ces décisions ont fait l'objet de 20 délibérations.

**Le conseil d'administration est composé de 12 membres :** six représentants de l'État, deux du Parlement, deux des personnels et deux personnalités qualifiées.

- Un représentant de l'État est désigné nominativement. Il s'agit de Philippe Jaquard, président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées qui a été élu président du conseil d'administration.
- Les cinq autres représentants de l'État sont désignés ès fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale les plus concernées par l'activité de l'établissement: la Direction des transports ferroviaires et collectifs, la Direction des affaires économiques et internationales auprès du ministre chargé des transports, la Direction du budget, la Direction de la défense et de la sécurité civile et la Direction générale des entreprises.
- Le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale Dominique Le Mener.
- Les deux représentants élus du personnel sont Gérard Perrin et Daniel Flippe.
- Les deux personnalités qualifiées sont Bertrand Desbazeille et Michel Quatre.

Cette composition n'a pas évolué en 2007.

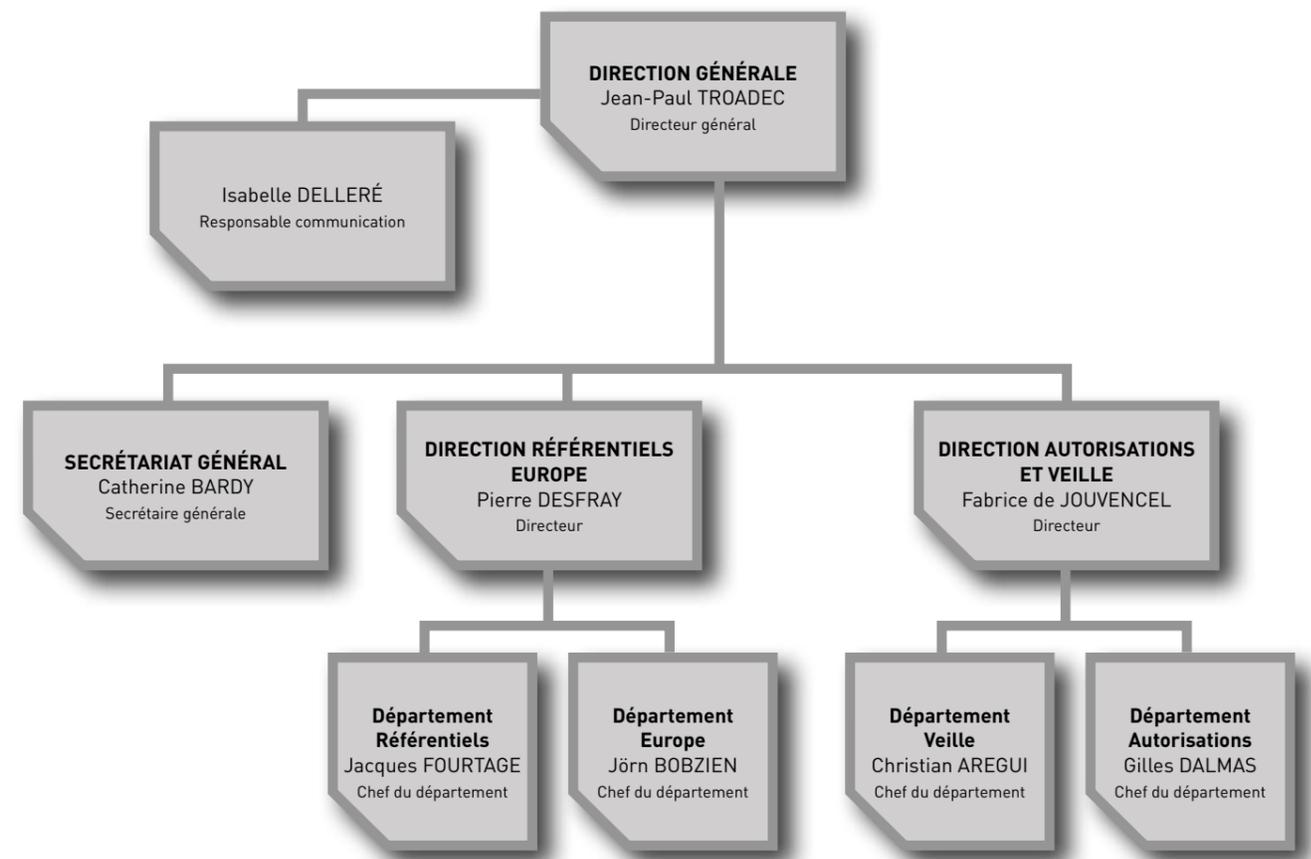
Participent aussi au conseil d'administration avec voix consultative :

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

# L'organigramme au 31 décembre 2007



De gauche à droite :  
Pierre Desfray, directeur Référentiels et Europe ; Christian Aregui, chef du département Veille ; Catherine Bardy, secrétaire générale ; Gilles Dalmas, chef du département Autorisations ; Jean-Paul Troadec, directeur général ; Isabelle Delleré, responsable communication ; Fabrice de Jouvencel, directeur Autorisations et Veille ; Jacques Fourtage, chef du département Référentiels.



# Les chiffres clé

## Le budget de l'EPSF

Le budget doit contenir pour une année l'ensemble des recettes et des dépenses à réaliser par l'établissement en équilibre entre recettes et dépenses. Le conseil d'administration a voté le budget 2007 lors de sa séance du 11 octobre 2006.

## Les ressources de l'EPSF

Disposant d'un budget autonome, l'EPSF bénéficie de ressources affectées qui doivent lui permettre d'assumer l'ensemble de ses dépenses : rémunérations du personnel, charges sociales et fiscales, consommations et achats divers, remboursement des frais de mission et de déplacement, frais financiers, achats de mobilier et de matériel, etc. Elles permettent également de constituer un excédent budgétaire, l'EPSF n'étant pas autorisé à emprunter.

Le montant des recettes budgétées en 2007 s'est établi à 13 911 k€ ainsi réparties :

- 13 200 k€ de droit de sécurité
- 660 k€ de redevances
- 51 k€ de prestations de services

## Le droit de sécurité

Prévu par la loi du 5 janvier 2006, le droit de sécurité est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national.

Par arrêté ministériel du 24 mai 2006, et sur proposition du conseil d'administration, le taux du droit de sécurité a été fixé à 0,50 % du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF. Ce taux n'a pas été modifié en 2007. Le droit de sécurité représente, en 2007, 94 % de recettes.

## Les redevances

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

Par délibération du 21 juin 2006, publiée au Bulletin officiel du ministère des transports du 10 septembre 2006, le conseil d'administration a fixé les modalités de liquidation et de recouvrement des redevances. Le taux horaire alors fixé à 105 euros n'a pas été modifié en 2007.

## Les prestations de services

Il s'agit de prestations de services réalisées par l'EPSF au profit d'organismes tiers dans le cadre de conventions.

## Le compte financier 2007

Il correspond à ce qui a été réalisé au cours de l'année.

### Les recettes

Le total des titres de recettes relatifs au droit de sécurité de l'année 2007 s'élève à 12 277 k€

S'agissant des redevances, 202 titres de recettes ont été émis à l'encontre des entreprises et organismes demandant des autorisations pour un total de 550 k€, montant proche de celui prévu au budget.

L'EPSF a perçu, au titre des conventions signées pour des missions d'interventions, de présentations et d'assistance en matière de sécurité ferroviaire qu'il a réalisées, un montant de 103 k€, ce qui dépasse les prévisions budgétaires du fait de nouvelles conventions signées en cours d'année.

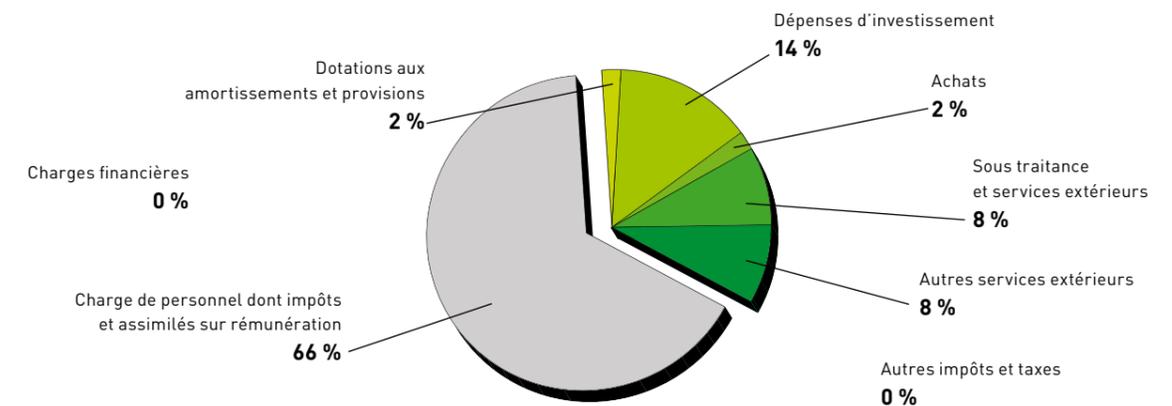
Le total des recettes réalisées en 2007 s'élève donc à 12 930 k€

### Les dépenses

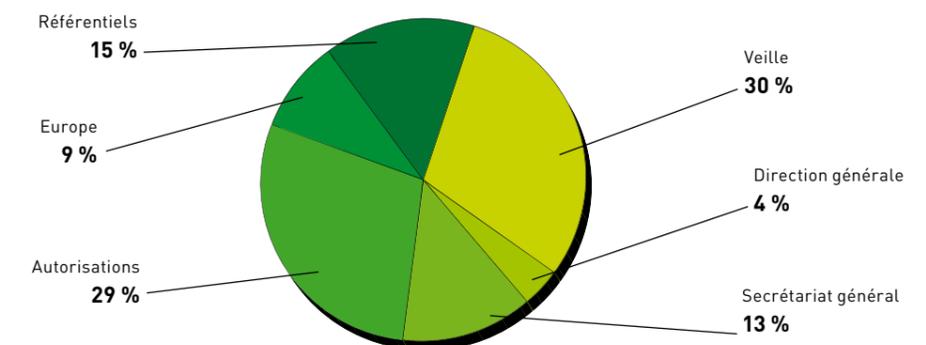
Les charges de personnel représentent 66 % du total des dépenses de l'année 2007 et 76,25 % des charges courantes de fonctionnement (hors investissement).

Les dépenses d'investissement comprennent le remboursement du solde de l'avance consentie à l'EPSF par l'Agence France Trésor soit 1 500 k€, ainsi que des dépenses d'acquisition de mobilier consécutives à l'installation de personnels à Amiens (14).

## RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR NATURE



## RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DIRECTION



# Les faits marquants



Le TGV POS



L'ICE 3

## 21 MARS

Première conférence de presse EPSF réunissant les journalistes spécialisés dans le ferroviaire et les transports

## 28 MARS

Autorisation de mise en exploitation de la locomotive BB 475 000 à Fret SNCF

## 6 AVRIL

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la BB 437 000 pour circuler en Suisse

## 20 AVRIL

Première campagne de recrutement

## 9 MAI

Élection des représentants du personnel au Comité temporaire de concertation

## 11 MAI

Autorisation de mise en exploitation commerciale des rames TGV POS sur le réseau français

**P. 10**



La locomotive BB 475000

**1<sup>ER</sup> JUIN**

Autorisations de mise en circulation de l'ICE3 sur le réseau français et du TGV POS sur le réseau allemand

**7 JUIN**

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la LGV Est

**8 JUIN**

Autorisation de mise en exploitation commerciale de l'AGC bi mode et bi tension à la SNCF

**25 JUIN**

Première vague d'installation d'une partie du personnel technique à Amiens

**28 JUIN**

Délivrance du certificat de sécurité à la SNCF

**20 JUILLET**

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la locomotive BB 460 000 à Fret SNCF

**27 JUILLET**

Autorisation de mise en exploitation commerciale des locomotives BB G2000 FD et FB à la Vossloh Locomotives GmbH

**14 AOÛT**

Autorisation de mise en exploitation commerciale des wagons Modalohr NA1 et NA2 à Lohr Industrie

**7 SEPTEMBRE**

Autorisation de mise en exploitation commerciale du « système d'autoroute ferroviaire » entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (France - Pyrénées Orientales) à Lorry-Rail.

**OCTOBRE**

Publication du premier Rapport sur la sécurité du réseau ferré national

**3 OCTOBRE**

Autorisation de mise en exploitation à la SNCF pour le changement de mode de traction sans arrêt aux Autorails à grande capacité (AGC) de type bi mode circulant entre Paris Est et Chalindrey

**3 OCTOBRE**

Certificat de sécurité à VFLI (Voies ferrées locales et industrielles)

**17 OCTOBRE**

Organisation d'un séminaire EPSF réunissant l'ensemble des entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité sur le réseau ferré national, ainsi que le gestionnaire d'infrastructure et le gestionnaire d'infrastructure délégué, pour une journée de réflexion et d'échanges sur la sécurité.

**29 OCTOBRE**

Certificat de sécurité à Europorte 2, filiale d'Eurotunnel, dont la mission principale est de développer le fret transmanche. Cette autorisation permettra aux trains de cette société d'accéder à Calais-Frethun pour des trafics à destination ou en provenance de la Grande-Bretagne via le Tunnel sous la Manche.

Les wagons Modalohr



L'AGC bi mode et bi tension

**6 ET 7 DÉCEMBRE**

Organisation de la réunion plénière annuelle de l'ILGGRI (International Liaison Group of Governmental Railway Inspectors), plate-forme de contact informelle entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire dont les rencontres ont pour but de promouvoir la sécurité des chemins de fer en favorisant l'échange d'expériences et de points de vue.

**13 DÉCEMBRE**

Certificat de sécurité de CFL CARGO

**21 DÉCEMBRE**

Publication sur le site Internet de l'EPSF de quatre guides d'application relatifs aux demandes d'autorisations et des 15 premiers textes de référence de l'EPSF relatifs à la sécurité des circulations.

# Les femmes et les hommes de L'EPSF

Après 2006, année de création de la structure, 2007 s'est caractérisée par une croissance continue des effectifs, permettant de passer de 77 personnes au 31 décembre 2006 à 92 en décembre 2007. Au-delà de l'effort de recrutement important que cela signifie, c'est toute une politique d'intégration et de formation de ses nouveaux salariés que l'EPSF a dû développer et mettre en œuvre.

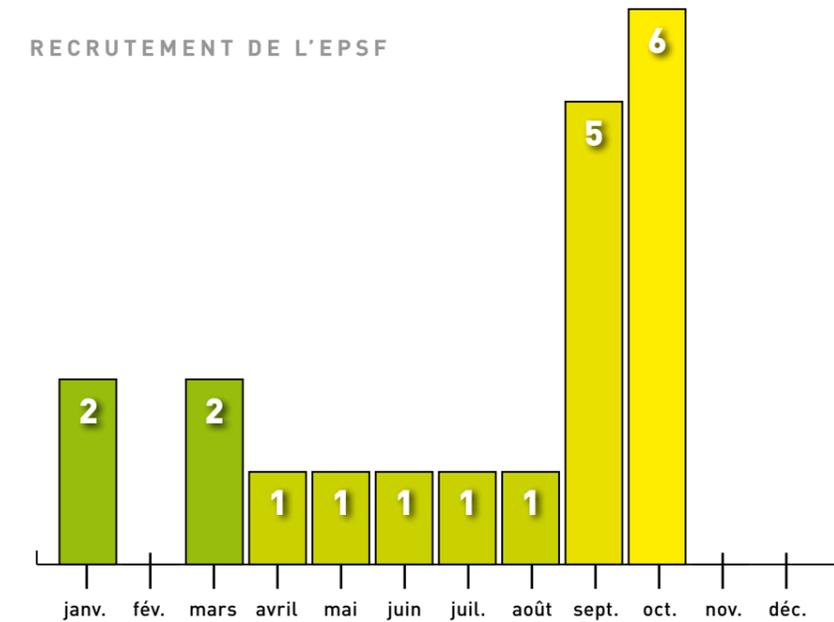
Une large campagne de recrutement, notamment par voie de presse, menée entre avril et juin 2007, a permis le recrutement de nouveaux collaborateurs pour la quasi-totalité des besoins de l'établissement, avec toutefois quelques difficultés sur certains emplois nécessitant une forte expertise ferroviaire. L'établissement a, pour la première fois, participé à deux salons de recrutement d'ingénieurs, ce qui lui a permis de mieux se faire connaître (environ 200 personnes rencontrées), mais aussi d'identifier les compétences intéressantes pour l'EPSF à court ou moyen terme.

L'EPSF a ainsi procédé à 19 recrutements en CDI et un en CDD, pour compléter ses équipes et assurer quelques remplacements de salariés quittant l'établissement pour prendre leur retraite. Ces recrutements en CDI ont concerné trois emplois transverses, un chef de département et 15 emplois d'experts et de spécialistes chargés d'études.

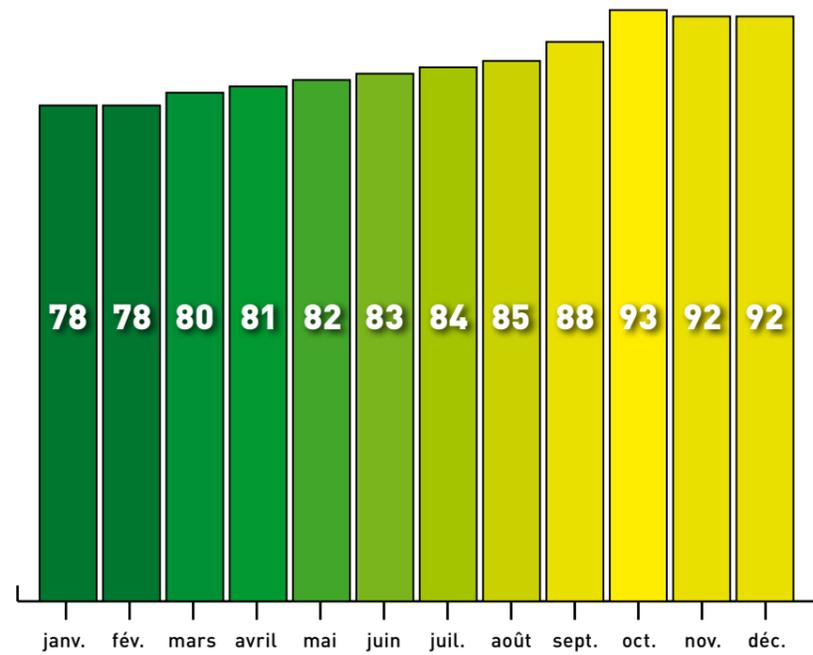
Les recrutements ont été effectués essentiellement sur le marché du travail et concernent des salariés relevant du régime général (13/19), dont deux jeunes ingénieurs recrutés à l'issue de leur scolarité. Les six autres sont des salariés de la SNCF mis en situation de détachement.



Une partie des personnels embauchés en 2007



**EFFECTIF DE L'EPSF**



**L'EFFECTIF GLOBAL DES SALARIÉS PAYÉS PAR L'EPSF AU 31 DÉCEMBRE 2007 ÉTAIT DE 92 RÉPARTIS DE LA FAÇON SUIVANTE :**

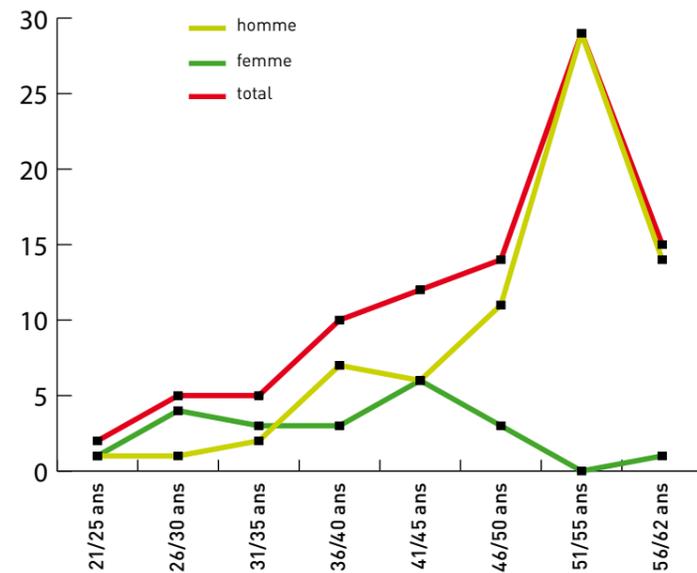
Salariés au régime général	Fonctionnaires détachés	Salariés de la SNCF détachés	Salariés de la RATP détachés
39 (dont 1 CDD)	3	47	3

**RÉPARTITION PAR ENTITÉ :**

DG + Directeurs	Services d'appui	Autorisation et Veille	Référentiels et Europe
4	17 (dont 1 CDD)	52 (A: 25/V: 27)	19 (R: 12/E: 7)

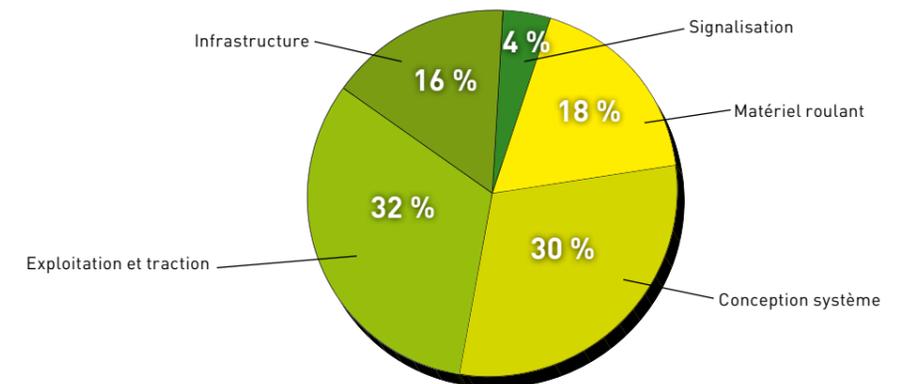
Sur l'année, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 85 salariés dont 2 à temps partiel.

**LA RÉPARTITION HOMMES/FEMMES ET PAR ÂGE**



La moyenne d'âge des salariés recrutés en CDI en 2007 est de 44 ans. Globalement, la moyenne d'âge du personnel de l'EPSF au 31 décembre 2007 est de 47 ans. La répartition par tranches d'âge figure dans les graphiques ci-après.

**LA RÉPARTITION DES PERSONNELS TECHNIQUES PAR DOMAINE :**

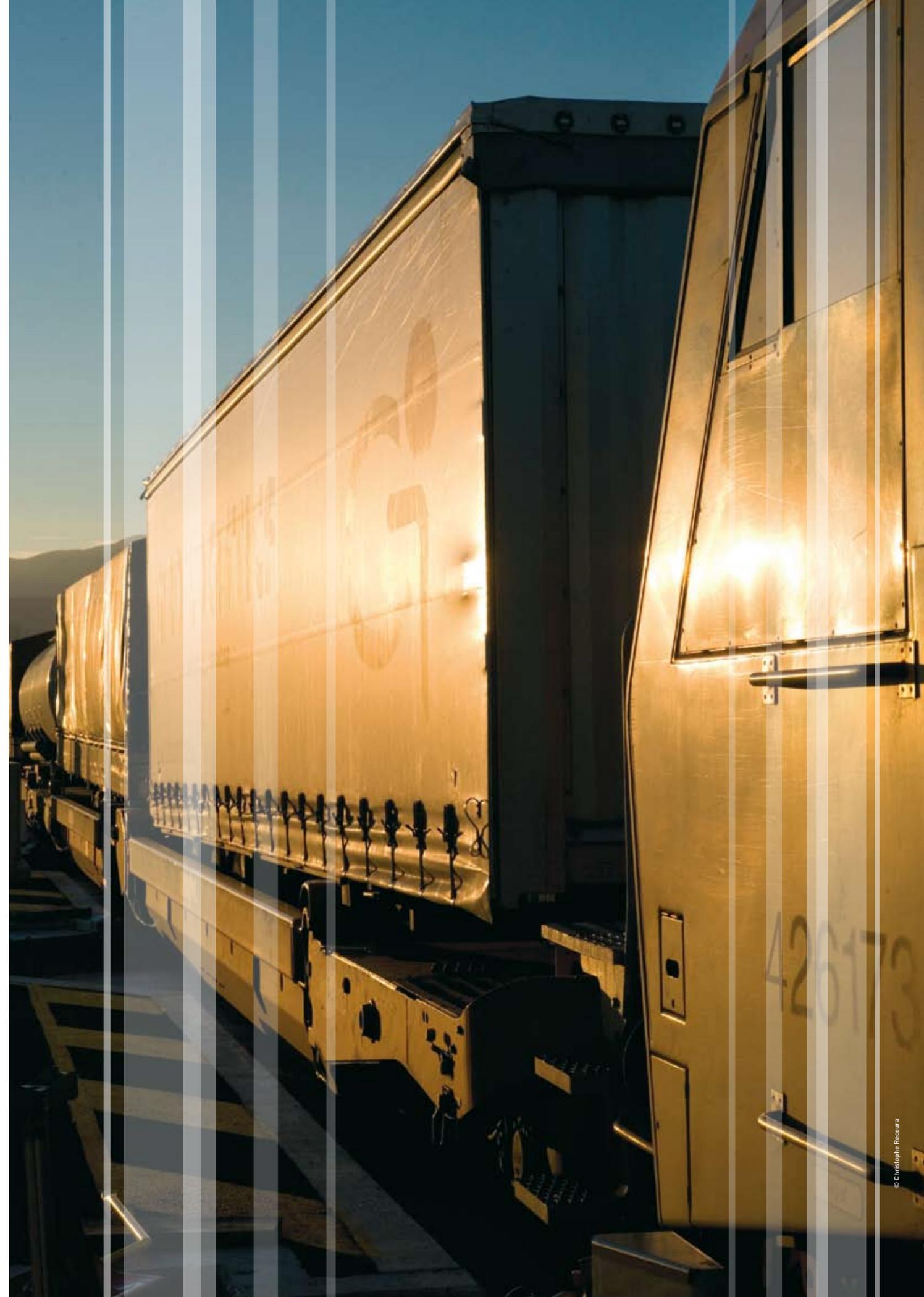
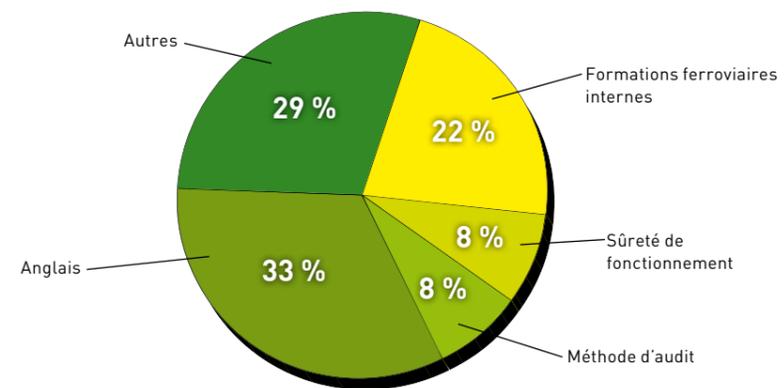


## FORMATION PROFESSIONNELLE

Le développement de la formation professionnelle a été un des éléments forts de l'année. Outre la mise au point des outils et dispositifs, l'année aura permis de consacrer plus de 3 000 heures à la formation professionnelle, répartie sur 33 actions de formation. Cela a représenté une moyenne de 6 jours de formation par personne. 76 salariés de l'établissement, soit 82 %, ont ainsi suivi une, voire plusieurs actions de formation pendant cette année.

Parmi les principales actions de formation mises en œuvre en 2007, il convient de citer :

- la mise en place de formations internes d'initiation et d'approfondissement au secteur ferroviaire,
- le renouvellement d'une formation spécifique aux audits,
- la mise en place de formations à la sûreté de fonctionnement des systèmes,
- la poursuite de l'important effort de formation engagé dès 2006 sur la pratique de l'anglais,
- enfin, d'autres formations spécifiques à différents domaines de compétences



# Direction Autorisation et Veille

2007 aura été pour la direction Autorisation et Veille une année placée sous le signe d'une part, de la « production » (délivrances d'autorisations et mise en œuvre de contrôles) et d'autre part, de la formalisation et de la recherche d'amélioration de ses méthodes pour assurer cette production.

Il fallait, en effet, sous peine de freiner les évolutions du système ferroviaire indispensables à l'amélioration de son efficacité, répondre rapidement aux nombreuses demandes des entreprises ferroviaires désireuses d'accéder au réseau ou d'étendre leur activité, à celles des promoteurs souhaitant mettre en service de nouveaux matériels ou systèmes, ainsi qu'aux centres de formation en attente d'agrément. Malgré un cadre réglementaire encore incomplet, ceci a pu être fait dans des délais en général très sensiblement inférieurs aux délais réglementaires, sans compromettre la qualité de l'instruction. La nécessité aura voulu que cette première année soit aussi celle de dossiers à caractère exceptionnel comme la délivrance du certificat de sécurité de l'entreprise « historique » ou la préparation de celle de l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure ; et le hasard a voulu qu'elle corresponde à des dossiers stratégiques tels que la LGV EST, les matériels TGV POS et ICE 3, ou bien encore très innovants comme l'Autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg.

Dans le domaine de la Veille, activité la plus nouvelle, il était également important que, dans un système ferroviaire en forte évolution, l'EPSF joue son rôle sans délai. La complémentarité entre le contrôle a priori que constitue la délivrance des autorisations et le contrôle a posteriori réalisé au travers des inspections et audits est en effet indispensable à un fonctionnement équilibré du système. La réalisation d'une trentaine de contrôles concernant toutes les EF, le GI et le GID et plusieurs centres de formation a pu être menée sur la base des procédures définies en 2006, mais ayant déjà bénéficié en 2007 d'un premier retour d'expérience et avec le concours de nouveaux auditeurs ayant suivi la formation mise au point également dès 2006. Le niveau des écarts relevés est d'importance variable, mais plusieurs ont nécessité la prise immédiate de mesures conservatoires. L'enrichissement de la base de données a également permis à l'EPSF d'avoir une meilleure perception du niveau de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national. Enfin, le séminaire « retour d'expérience » tenu à l'automne a permis d'amorcer entre l'EPSF et les opérateurs ferroviaires un dialogue fructueux en vue de partager les sources de progrès possibles pour le système ferroviaire dans son ensemble.

Tout en assurant ces activités très opérationnelles, la direction AV a eu le souci de travailler sur les procédures et méthodes mises en œuvre, dans un double objectif :

- assurer la transparence de ses actes et montrer leur caractère non discriminatoire,
- aider les opérateurs ferroviaires à établir leurs dossiers.

Outre l'appui ponctuellement apporté lors de l'élaboration de dossiers de demande d'autorisations ou de la mise au point de mesures en réponse à certains écarts constatés, la publication en fin d'année de plusieurs guides d'application pour les demandes d'autorisations a permis d'éclairer les demandeurs sur les éléments à faire figurer dans leurs dossiers tout comme sur les méthodes de travail de l'EPSF. La mise en qualité des processus correspondants, initiée en 2007 lors du lancement de la démarche « qualité » sur l'ensemble de l'établissement, constituera une nouvelle étape importante vers un traitement encore plus efficace des dossiers.

On peut rattacher au même souci d'efficacité la participation active de l'EPSF à plusieurs démarches visant à mettre en œuvre chaque fois que possible des processus de reconnaissance mutuelle des matériels avec les pays européens. L'ensemble de ces actions aura ainsi conforté l'EPSF dans son rôle de veille sur la sécurité du système ferroviaire mais aussi d'accompagnateur de son développement.



La LGV Est



# Département Autorisations

## Certificats de sécurité et attestations de sécurité

Après instruction des dossiers techniques présentés, trois entreprises ferroviaires ont obtenu la modification de leur certificat de sécurité : ECR, VEOLIA CARGO France et SNCB. Quatre entreprises ferroviaires ont obtenu leur certificat de sécurité : SNCF, EUROPORTE 2, CFL CARGO et VFLI.

Le dossier de modification du certificat de sécurité de SECO-RAIL a été initié en 2007. Des échanges ont eu lieu avec la Compagnie du Blanc-Argent (CBA), VFLI et CFTA de façon à préparer leur dossier de demande d'attestation de sécurité dans les conditions prévues au décret n° 2006-1279.

## Agréments de sécurité et agréments de centres de formation

Le travail avec RFF et SNCF GID s'est poursuivi en 2007 afin de préparer leur dossier d'agrément de gestionnaire d'infrastructure, dont l'instruction a formellement débuté à la réception du dossier fin octobre 2007.

Des centres de formation de la SNCF dans les domaines Traction, Matériel et INFRA ainsi que le centre de formation d'ECR ont été agréés.

## Délivrance d'autorisations de mise en exploitation commerciale

### Systèmes (et contrôle commande)

- Autorisation de mise en exploitation commerciale de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou
- Autorisation de mise en exploitation commerciale de la LGV Est Européenne de Vaires à Baudrecourt
- Autorisation de mise en exploitation commerciale du bi-standard réduit ERTMS/TVM
- Changement de mode de traction sans arrêt des AGC bi-courant et bi-mode

### Matériels moteurs

6 autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées pour des matériels n'ayant jamais circulé sur le RFN : AGC BiBi, BB 475 000, BB 460 000, TGV POS, ICE3 MF, G 2 000

13 autorisations de mise en exploitation commerciale suite à des modifications substantielles ont été délivrées. Elles concernent les matériels suivants : BB 437 000, BB 475 000, PRIMA 3U15-B (2 modifications), G1206 (2 modifications), G 2000 (3 modifications), G 1000, BB 7200 et 22200, classes 66.

### Matériels remorqués

6 autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées pour des nouveaux wagons, dont celle du wagon Modalohr NA utilisé pour le trafic de l'autoroute ferroviaire Bettembourg-Le Boulou.

12 autorisations de mise en exploitation commerciale suite à des modifications substantielles ont été délivrées. Elles concernent 11 wagons et les voitures B6DU 75-78 (Corail) en voitures avec cabine de réversibilité dans le cadre du cadencement Rhône Alpes.

### Circulations dérogoires

150 autorisations ont été accordées au titre des essais dont celles délivrées pour la mise en service de l'ICE3.

## Instruction de dossiers en vue de délivrance d'autorisation de mise en exploitation commerciale

### Dossiers ayant donné lieu à émission d'avis (DDS) ou approbation (DPS) en 2007

#### Systèmes (et contrôle commande)

- Tram-train Nantes - Châteaubriant
- Tram-train Ouest lyonnais
- Bi-standard ETCS/KVB
- Radiocommande de locomotives
- ETCS pour les corridors européens
- PAI 2006

Infrastructures

- LGV Rhin – Rhône – Branche Est
- Augmentation de la capacité de la ligne Cannes – Nice entre Antibes et Cagnes sur Mer
- Ligne du Haut Bugey
- LGV SEA
- Contournement LGV de Nîmes - Montpellier

Matériels roulants

- TGV 2N2
- TGV DASYE
- Locomotive JT42 CWRM
- Réversibilité Corail à 200 km/h (REVER 200)

**Autres dossiers instruits ou en cours d'instruction en 2007**Systèmes (et contrôle commande)

- Tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur
- Installation du SCMT (Système de contrôle de vitesse en cours de déploiement sur le réseau italien) entre la frontière et la gare de Modane
- Installation du BACC (Bloc automatique à 3 aspects à courant codé) entre la frontière et Modane
- Dispositif de transition ETCS/KVB à la frontière luxembourgeoise

Infrastructures

- Modernisation de la ligne Marseille Aix en Provence
- Projet d'amélioration du service RER B Nord
- Augmentation de la capacité de la ligne Marseille-Aubagne-Toulon

Matériels roulants

- Locomotive série 4000 des CFL
- Locomotive ES64F4
- Rames automotrices « Flirt »
- Locomotive GRAVITA 10
- Rénovation des trucks 64 700- 64 800
- Modification des BB15000 en REVER
- Locomotive 040 TKP 4 430
- Locomotive Vossloh Euro 4 000

**Base de données pour immatriculation du matériel**

L'EPSF a développé la base de données des caractéristiques des matériels roulants (registre de type). Cette base contiendra à terme l'ensemble du parc autorisé sur RFN. Elle compte actuellement 142 500 véhicules et préfigure le registre d'immatriculation.

**Référentiels matériels****Recommandations techniques**

- 10 spécifications d'admission de matériel (SAM) ont été signées au cours de l'année, neuf sont en cours d'achèvement dont trois spécifications d'admission de matériel infrastructure (SAMI).

**Groupes de travail de l'ERA auxquels le département Autorisation participe et représente l'EPSF**

- STI matériel roulant rail conventionnel
- STI infrastructure rail conventionnel
- Interface infrastructure/matériel roulant
- STI wagons (révision)

**Reconnaissance mutuelle**

Cinq démarches de reconnaissance mutuelle relatives aux wagons ont abouti avec l'Italie, la Suisse, la Belgique et le Luxembourg et, pour l'AGC et le Minuetto, avec l'Italie.

Sept démarches sont en cours dont trois en phase de conclusion relatives aux locomotives et aux matériels voyageurs avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne.

Ces travaux sont systématiquement menés avec la participation de représentants d'entreprises ferroviaires, de gestionnaires d'infrastructure et des industriels concernés.

**Guides externes**

Des guides à l'usage des acteurs du ferroviaire ont été élaborés et publiés sur le site Internet de l'EPSF pour faciliter la présentation et le contenu des dossiers de demande d'autorisation mais également pour assurer une certaine transparence de la méthode d'expertise.

En 2007 l'EPSF a publié les guides d'application pour les demandes d'autorisations suivantes :

- Obtention d'un certificat de sécurité pour un ensemble de services sur le RFN
- Conditions de réalisation et de mise en exploitation commerciale d'un projet sur le RFN
- Établissement des dossiers de demande d'agrément de centre de formation
- Circulations exceptionnelles sur le réseau ferré national

**RAPPEL DES ENTREPRISES FERROVIAIRES AYANT OBTENU LEUR CERTIFICAT DE SÉCURITÉ**

Entreprises ferroviaires	Date de délivrance du certificat de sécurité en cours	Date de lancement du service commercial
RAIL4CHEM	27 janvier 2006	Pas de service commercial
B-CARGO	3 février 2006	11 décembre 2006
CFL	29 mars 2006	19 décembre 2006
VEOLIA CARGO	27 novembre 2006	13 juin 2005 (sous certificat CFTA - Cargo)
ECR	1 <sup>er</sup> décembre 2006	13 mai 2006 (sous certificat EWSI)
SECO-RAIL	1 <sup>er</sup> décembre 2006	8 janvier 2007
SNCF	28 juin 2007	Antérieure à la délivrance du certificat
VFLI	3 octobre 2007	4 octobre 2007
EUROPORTE 2	29 octobre 2007	26 novembre 2007
CFL CARGO	13 décembre 2007	Prévue le 4 février 2008



# Département Veille

## Procédures

Dans le cadre de la démarche « qualité » de l'établissement, le département Veille a défini et rédigé les trois processus majeurs dont il est responsable :

- assurer la veille sur le niveau de sécurité,
- réaliser des audits et inspections,
- animer le retour d'expérience Système et informer les parties prenantes sur la sécurité ferroviaire.

La procédure d'audit élaborée en 2006 a été modifiée pour prendre en compte le retour d'expérience réalisé après quelques mois de mise en application afin, notamment, de mieux objectiver la qualification (niveau de gravité) des écarts. Elle figure maintenant sur le site Internet de l'EPSF.

D'autres procédures, en particulier celles relatives à l'habilitation des inspecteurs de l'EPSF, à la programmation des contrôles et à la veille réglementaire, ont été rédigées.

## Formation

Les auditeurs recrutés en 2007 ont suivi la formation spécifique mise au point en 2006. Dans le cadre des échanges avec les autres autorités nationales de sécurité, un inspecteur belge a suivi cette formation. Cette expérience, enrichissante pour les deux établissements, sera renouvelée.

## Contrôles réalisés

27 contrôles, dont 24 audits et trois inspections, ont été conclus en 2007.

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 l'année.

11 centres de formations, soit 39 % d'entre eux, ont été contrôlés.

Les dysfonctionnements constatés sont, comme en 2006, de nature et de gravité très différentes d'un audit à l'autre et d'une entreprise à l'autre. Cependant, plusieurs d'entre eux sont communs à la plupart des entreprises auditées. Ces dysfonctionnements concernent la gestion documentaire, l'habilitation des opérateurs, le dispositif de contrôle et d'audit, ainsi que la définition et le suivi de la mise en oeuvre des mesures correctives. À ces problèmes déjà identifiés en 2006, il faut ajouter la protection du personnel contre les risques liés à l'activité ferroviaire.

## Base de données

Fin 2007, 6 968 événements liés à la sécurité avaient été enregistrés dans la base de données créée en juillet 2006. Son exploitation permet, depuis la fin de l'année 2006, de détecter certaines dérives de l'incidentologie et la survenue de nouveaux types d'incidents. Plusieurs contrôles, dits sur signe d'appel, ont été lancés à partir de ces éléments en 2007.

Le nombre d'incidents enregistrés annuellement et la nécessité de les analyser sur une période relativement longue, au moins dix ans, imposent de passer dès 2008 du logiciel « grand public » utilisé pour le démarrage de la base de données à un logiciel capable des performances exigées par son maintien à jour et son exploitation. Outre les indicateurs de sécurité communs, définis par l'Agence ferroviaire européenne, des indicateurs permettant le suivi du niveau de sécurité sur le réseau ferré national sont également enregistrés dans la base de données de l'EPSF depuis le dernier trimestre 2007.

Les premiers indicateurs, non consolidés, montrent une certaine stabilité du nombre d'accidents et du nombre de personnes grièvement blessées ou tuées lors de ces accidents. Trois accidents collectifs ayant chacun fait quelques dizaines de voyageurs blessés, heureusement légers, sont à noter: le heurt d'un butoir par un TER en gare de PARIS-EST le 5 avril et deux chocs avec des véhicules routiers à des passages à niveau (heurt d'un camion par un TER à Saint Médard sur Ille le 26 novembre, heurt d'un convoi exceptionnel routier par un TGV à Tossiat le 19 décembre). Ces deux derniers accidents sont imputables à l'imprudence des chauffeurs des véhicules routiers (dont l'un y a malheureusement laissé la vie). Les résultats définitifs seront publiés et commentés dans le Rapport sur la sécurité du réseau ferré national qui sera établi au titre de l'année 2007 (parution en septembre 2008).

## Rapport annuel sur la sécurité 2006

Fin septembre 2007, l'ESPF a publié et transmis à l'Agence ferroviaire européenne son rapport annuel sur la sécurité du réseau ferré national en 2006. Il rend compte des activités relatives à la sécurité du gestionnaire d'infrastructure, du gestionnaire d'infrastructure délégué et des entreprises ferroviaires, qui rédigent aussi un rapport annuel, et de l'EPSF. Ce dernier formule en outre un jugement sur le niveau de sécurité du réseau ferré national, sur les évolutions en cours et il fait part des points de fragilité identifiés.

## Répartition des audits et des inspections

### Audits programmés concernant des activités d'entreprises ferroviaires

- Veolia Cargo France
- Tram-Train Aulnay/Bondy
- ECR
- Seco-Rail
- Marchandises dangereuses

### Audits programmés concernant l'activité de gestionnaire d'infrastructure

- Conception et maintenance des voies
- Maintenance des voies de 7 à 9
- Réception sur voies de service
- Limitation temporaire de vitesse
- Exploitation des lignes à voie unique
- Acheminement des trains de travaux (SNCF et TSO)
- Sécurité du personnel pendant la maintenance infra
- Plan d'intervention de sécurité

### Inspections concernant les entreprises ferroviaires

- VFLI
- Seco-Rail
- Toutes les EF (bulletin de freinage)

### Centres de formation

- 9 audits ont été menés (Eurotunnel, Veolia Cargo France, IFTIM, IFEM et cinq centres SNCF)



# Direction Référentiels et Europe

La direction Référentiels et Europe (RE) est essentiellement une direction d'appui. Une de ses missions fondamentales consiste, en liaison étroite avec la direction Autorisations et Veille, à apporter ses capacités et son expertise à l'évolution du cadre réglementaire européen et national au bénéfice du ministère chargé des transports et à contribuer au partage de l'expérience et à la transmission du savoir-faire au bénéfice des entreprises du secteur. Ceci nécessite notamment d'envisager les évolutions du secteur de façon prospective, tant dans le domaine législatif et réglementaire que dans celui de la technique.

L'autre mission consiste à veiller à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'EPSF pour les questions internationales, accroître son rayonnement et assister, conseiller et faciliter les activités du ministère ainsi que celles des trois autres départements dans ce domaine. Cette activité comporte notamment la définition des positions de l'EPSF dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires, l'élaboration de consensus au niveau national et la contribution à la promotion au niveau européen, en appui du ministère, des positions françaises ainsi établies.

Au cours de l'année écoulée, la direction Référentiels et Europe a atteint son régime de croisière et a su s'adapter aux aléas ainsi qu'au rythme imprimé par l'Agence ferroviaire européenne.

Elle a ainsi pu approfondir et développer des relations de partenariat avec neuf autres autorités de sécurité, renforcer et améliorer la qualité de la veille stratégique, roder la veille sur la normalisation et développer un outil de suivi et de mesure d'impact des missions internationales.

Elle a, par ailleurs, contribué à la déclinaison réglementaire du décret n° 2006-1279 relatif à la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires et mis en place les conditions nécessaires à l'accompagnement de RFF et de la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué dans l'accomplissement de leurs missions relatives à l'élaboration et la publication de la documentation d'exploitation du réseau ferré national.

Enfin, la direction a également apporté sa contribution à la démarche « qualité » initiée par le directeur général de l'établissement et a élaboré ou finalisé les processus et procédures relevant de ses attributions. Elle a aussi contribué à des actions de formation et d'information internes.

## Bilan du département Référentiels

Les missions du département Référentiels consistent notamment à participer à l'élaboration de la réglementation de l'État en émettant des avis et des propositions, à contrôler la documentation d'exploitation du réseau ferré national et à élaborer et publier nos propres documents de référence qui ont valeur de recommandations.

Sur le plan général, ce département a finalisé ses processus et procédures de fonctionnement, lancé le Comité de pilotage de l'élaboration des référentiels (COPIR) et initié une démarche de concertation dans le domaine réglementaire avec l'ensemble des entreprises du secteur.

Il représente l'EPSF dans toutes les instances et groupes de travail liés à la sécurité des tunnels du réseau ferré national et des passages à niveau. Il participe aux travaux du comité de l'Autoroute ferroviaire alpine.



Le département Référentiels a noué des contacts avec certaines autres autorités nationales, en particulier l'OFT (Office fédéral des transports suisses) et apporte son expertise aux autres départements, notamment en participant à des groupes miroirs ou groupes de travail (ERTMS, STI exploitation, etc.).

Il a lancé des réflexions et travaux préparatoires à la prise en charge des voies ferrées portuaires par l'EPSF. Des visites d'installations et des réunions avec le ministère chargé des transports et les autorités portuaires ont eu lieu à cet effet.

La réécriture en « Référentiels EPSF » de l'ensemble des documents annexés à l'arrêté « réglementation » du 23 juin 2003 a été entreprise. La fin de ces travaux, menés en parallèle avec les travaux ministériels de refonte de cet arrêté, est programmée pour mi 2009.

Le comité de suivi de l'expérimentation NRT (nouvelle réalisation travaux), présidé par le directeur de Référentiels et Europe, a terminé ses travaux en septembre et rendu son rapport au ministère chargé des transports.

S'agissant des Référentiels techniques, les travaux suivants ont été réalisés :

- Les quinze premiers textes du référentiel « Sécurité des circulations » ont été finalisés et mis en ligne. Il s'agit d'un « Document technique », de dix « Recommandations » et de quatre « Règles de l'art ». Ces textes sont relatifs au chargement, à la composition, au freinage, à la vitesse limite et à l'équipement des trains.
- Trois autres textes relatifs à la Classe 0 « généralités » ainsi qu'un lexique sont en phase de consultation.
- Une proposition de règlement décrivant la signalisation de cabine de type ERTMS a été élaborée et envoyée au ministère.
- Cinq monographies de réseaux sont terminées. Une autre monographie, relative à l'état des lieux des points frontières, est très avancée.

## Bilan du département Europe

Les missions du département Europe consistent à piloter l'expertise française au sein des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne, organiser des partenariats avec les autres autorités nationales de sécurité et contribuer au développement de la reconnaissance mutuelle entre ces autorités et l'EPSF.

Le département Europe a su mener à bien les actions prioritaires relevant de sa responsabilité et conforter la position de l'EPSF en tant qu'acteur de référence dans le domaine de la sécurité ferroviaire en France comme en Europe et au-delà.

Il a contribué au développement de nouvelles orientations et au renforcement des relations avec les autorités nationales de sécurité déjà partenaires de l'EPSF. Il a piloté et coordonné les actions de l'EPSF à l'international et procédé à un premier bilan. Il a poursuivi son activité d'assistance au ministère dans le domaine des travaux du Comité de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires. Il participe de façon active aux travaux de l'ILGGRI (International liaison group of governmental railway inspectors).

Dans le cadre d'une convention signée avec le ministère, le chef du département Europe participe en tant qu'expert aux travaux du Comité de sécurité au Tunnel sous la Manche, assisté, en tant que de besoin, par des experts des autres départements. Il copréside, avec son homologue britannique, le groupe de travail Transport et sécurité ferroviaires de ce comité dont un agent de la division Sécurité et interopérabilité assure le secrétariat.

A l'initiative du directeur général de l'EPSF, le département Europe a initialisé la démarche dite « peer reviews » entre autorités nationales de sécurité. Cette proposition de l'EPSF, soutenue par l'Agence ferroviaire européenne, consiste à renforcer la confiance réciproque entre autorités nationales en réalisant des revues croisées afin de promouvoir les meilleures pratiques et développer des méthodes communes. Le département participe de façon active aux travaux correspondants, tant ceux liés à l'élaboration des méthodes de travail que ceux concernant la préparation des programmes de visite.

## À ceci, il faut ajouter et souligner les actions suivantes :

- Le département Europe assure le suivi des travaux de l'Agence ferroviaire européenne, coordonne la participation des experts de l'EPSF à 19 de ses groupes de travail et met à disposition de tous les collaborateurs de l'EPSF les outils de suivi nécessaires (fiches de suivi, lettres bimensuelles de la division « sécurité-interopérabilité », etc.).
- Il représente l'EPSF à une vingtaine de réunions annuelles de haut niveau à l'échelon européen, non compris les travaux sur les peer reviews, la participation aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne, les réunions du Comité de sécurité au Tunnel sous la Manche et les travaux liés aux corridors.
- Afin d'élaborer les positions françaises sur les questions de sécurité et d'interopérabilité, le département anime sept groupes miroirs nationaux consacrés à la sécurité (élaboration des objectifs, méthodes et indicateurs de sécurité communs), à ERTMS et à la révision des Spécifications techniques d'interopérabilité « exploitation », « wagons », « énergie », « matériel roulant » et « infrastructure ». Ces groupes réunissent le ministère chargé des transports, les experts de l'EPSF et l'ensemble de la profession. Chacun de ces groupes se réunit tous les un à deux mois.
- Le département Europe a, en outre, représenté l'EPSF à deux réunions internationales : lors de la conférence annuelle de l'IRSC qui s'est tenue à Goa, en Inde, durant laquelle il a présenté les conséquences de la nouvelle organisation de la sécurité dans la gestion des accidents et à Tel Aviv, dans le cadre d'un colloque international sur la sécurité aux passages à niveau où il a exposé le rôle des autorités nationales de sécurité vis-à-vis des risques « tiers ».
- Un projet de protocole a été élaboré avec l'autorité de sécurité allemande (Eisenbahn Bundesamt - EBA) en vue d'un échange d'agents. Des contacts, à cet effet, ont également été pris avec l'autorité britannique (Office of rail regulation - ORR).
- Des contacts ont été pris avec les préfigurateurs de la future ANS espagnole.
- Treize monographies ou documents relatifs à la veille stratégique ont été produits, notamment celle intitulée « Sécurité dans les autres modes de transport » et des monographies de réseaux partenaires.
- L'activité « Veille technique et industrielle » a été lancée. Elle couvre pour le moment la normalisation.
- Dans le cadre de contrats de jumelages passés par le ministère, le département Europe a contribué, avec l'assistance des autres départements techniques, à des missions d'assistance au développement ou au renforcement des autorités nationales d'autres États : Lituanie, Estonie et Bosnie Herzégovine.
- Enfin, le département Europe a organisé la réunion plénière de l'International liaison group of governmental railway inspectors (ILGGRI), groupe de contact des autorités nationales de sécurité ferroviaire. Cette réunion qui a regroupé des représentants de quatorze autorités s'est tenue les 6 et 7 décembre à Paris.

# Le secrétariat général

Au cours de l'année 2007, ont été menés de front la croissance des effectifs, la stabilisation de nos modes de fonctionnement et l'accompagnement du développement de l'établissement.

## Recruter, intégrer et former : une priorité de l'EPSF

Une vingtaine de postes étant à pourvoir dès début 2007, les effectifs ont augmenté de 20 % en un an. Compte tenu des profils très divers du personnel recruté, y compris dans les milieux non ferroviaires ou à la sortie d'écoles d'ingénieurs, le service des Ressources humaines a dû mettre en œuvre un dispositif d'intégration et de formation adapté assurant une insertion rapide des nouveaux arrivés grâce, notamment, à des parcours individualisés de formation. Parallèlement, le service RH a conduit, de manière participative, un projet de « Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences » permettant de disposer des premiers outils indispensables à notre bonne gestion des ressources humaines.

## Stabiliser nos modes de fonctionnements

Dans le cadre de la démarche « Qualité » de l'établissement, le secrétariat général a défini, dès le début de l'année, ses processus et procédures essentiels pour garantir la bonne gestion de l'établissement. Dans cette même logique, le service Finances et comptabilité a mis au point un outil de comptabilité analytique et le service Achats et marchés l'ensemble du dispositif relatif aux marchés publics.

Parallèlement, la croissance des effectifs s'est accompagnée d'une modification des affectations des personnels entre les deux sites d'Amiens et de La Défense. L'augmentation des effectifs à Amiens, ceux-ci passant de 11 à 25 personnes a nécessité des travaux de remise en état et d'équipement des locaux. En contrepartie, le site de La Défense a été réaménagé en partie pour pouvoir accueillir plus d'une dizaine de nouveaux salariés.

## Accompagner le développement

Le Secrétariat général a renforcé ses compétences et peut désormais compter sur 17 personnes aux profils divers. La création de la fonction juridique a permis d'accroître la sécurité juridique de nos processus et décisions. Le renforcement du service informatique, par l'arrivée d'une deuxième personne, a permis d'accompagner certains projets correspondant à de nouvelles missions de l'établissement (base de données pour le service financier, registre d'immatriculation des wagons, etc.). Le service Documentation et archives a initié, quant à lui, un projet ambitieux devant mener l'établissement à posséder, à terme, un système d'archivage cohérent avec un système de gestion documentaire.



Amiens, siège de l'établissement

# Le cadre réglementaire et législatif

**Une nouvelle directive sur la certification des conducteurs de trains confie des missions supplémentaires à l'autorité de sécurité ferroviaire, qu'elle charge de délivrer les licences pour les conducteurs et de tenir à jour le registre correspondant. La mise en œuvre de cette directive sera progressive, les premiers conducteurs concernés étant ceux qui effectuent des trajets internationaux :**

- Directive 2007-1959/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté

**Par ailleurs, l'adaptation du cadre national en matière d'interopérabilité et de sécurité s'est poursuivie avec la publication de plusieurs arrêtés d'application du décret du 19 octobre 2006. Ils précisent notamment les procédures d'autorisation de mise en service commercial des systèmes ou sous-systèmes ferroviaires ainsi que les conditions d'agrément des experts ou organismes tiers prévus par ces procédures :**

- 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

- 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

- Règlement CE n° 653/2007 du 13 juin 2007 relatif à l'utilisation d'un format commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande.



# La communication

L'année 2007 a vu la mise en place du plan de communication destiné notamment à informer le secteur ferroviaire et le public des évolutions en matière de sécurité.

## Communication externe

### Relations avec la presse

→ Conférence de presse en mars

Après son année de création en 2006, il était temps que l'EPSF se fasse connaître des journalistes spécialisés dans le ferroviaire et dans les transports.

Le point fort des relations avec la presse a été marqué par l'organisation d'une conférence de presse durant laquelle Jean-Paul Troadec a présenté l'établissement, ses missions et son positionnement sur un marché en pleine mutation.

→ Envoi de communiqués et dossiers de presse

Après cette première prise de contact, des communiqués et dossiers de presse ont été envoyés régulièrement pour informer la presse des événements marquants liés à nos activités. Ces communiqués et dossiers sont publiés sur notre site Internet.

### Relations avec nos partenaires

De par ses missions, l'EPSF est naturellement amené à jouer un rôle de fédérateur des échanges d'information auprès de ses partenaires. À ce titre, l'EPSF a organisé le 17 octobre un séminaire consacré au retour d'expérience « Partager pour progresser » auquel étaient invités les entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité, RFF et la SNCF GID.

Les exploitants ont confirmé le besoin, mal satisfait à ce jour, d'un meilleur partage des informations pour améliorer l'efficacité de ce retour d'expérience. Dès lors, même entre concurrents, la transparence devait être de mise. La nécessité d'un animateur impartial de la démarche a toutefois été soulignée, et c'est très naturellement que l'EPSF est apparu comme pouvant, et devant, jouer ce rôle en animant des réunions trimestrielles d'échange associant les EF, le GI et le GID.

### Développement de notre site Internet

Le site Internet, lancé en 2006, a pour ambition de devenir un véritable outil d'information et de documentation. Son développement est loin d'être abouti mais remarquons dès à présent l'évolution de la rubrique « Documentation » qui devient un véritable outil de consultation avec la publication en 2007

des textes dont il est fait mention dans la partie Référentiels de ce rapport. Une rubrique « Communication » a également été créée pour faciliter la recherche d'information de type plus institutionnel mais aussi des événements créés par l'EPSF ([www.securite-ferroviaire.fr](http://www.securite-ferroviaire.fr)).

## Communication interne

La priorité a été donnée à la création d'un journal interne bimestriel.

De nombreux sujets ferroviaires ont été traités au point que nos partenaires extérieurs nous demandent de recevoir les numéros. C'est la raison pour laquelle, une sélection d'articles est disponible sur notre site Internet à la rubrique « Communication ».

5 numéros sont sortis en 2007 :



## Charte graphique et publications institutionnelles

L'année 2007 a également été le point de départ de la mise en place d'une charte graphique autour des codes couleurs de notre logo, à savoir principalement le gris et le vert. Les premières publications institutionnelles de l'EPSF ont vu le jour :

Le rapport d'activité 2006



Le rapport de sécurité 2006



La brochure de présentation (en français et en anglais)



Édité en avril 2008

Contact : service communication de l'EPSF

Tél. 33 (0) 1 40 81 84 27

Fax 33 (0) 1 40 81 84 08

Conception graphique :  
Christophe Rémy

Photos :  
Jean-Jacques d'Angelo, Christophe Recoura, François Girard (photos portraits)

Impression :  
Impam-Yvert