

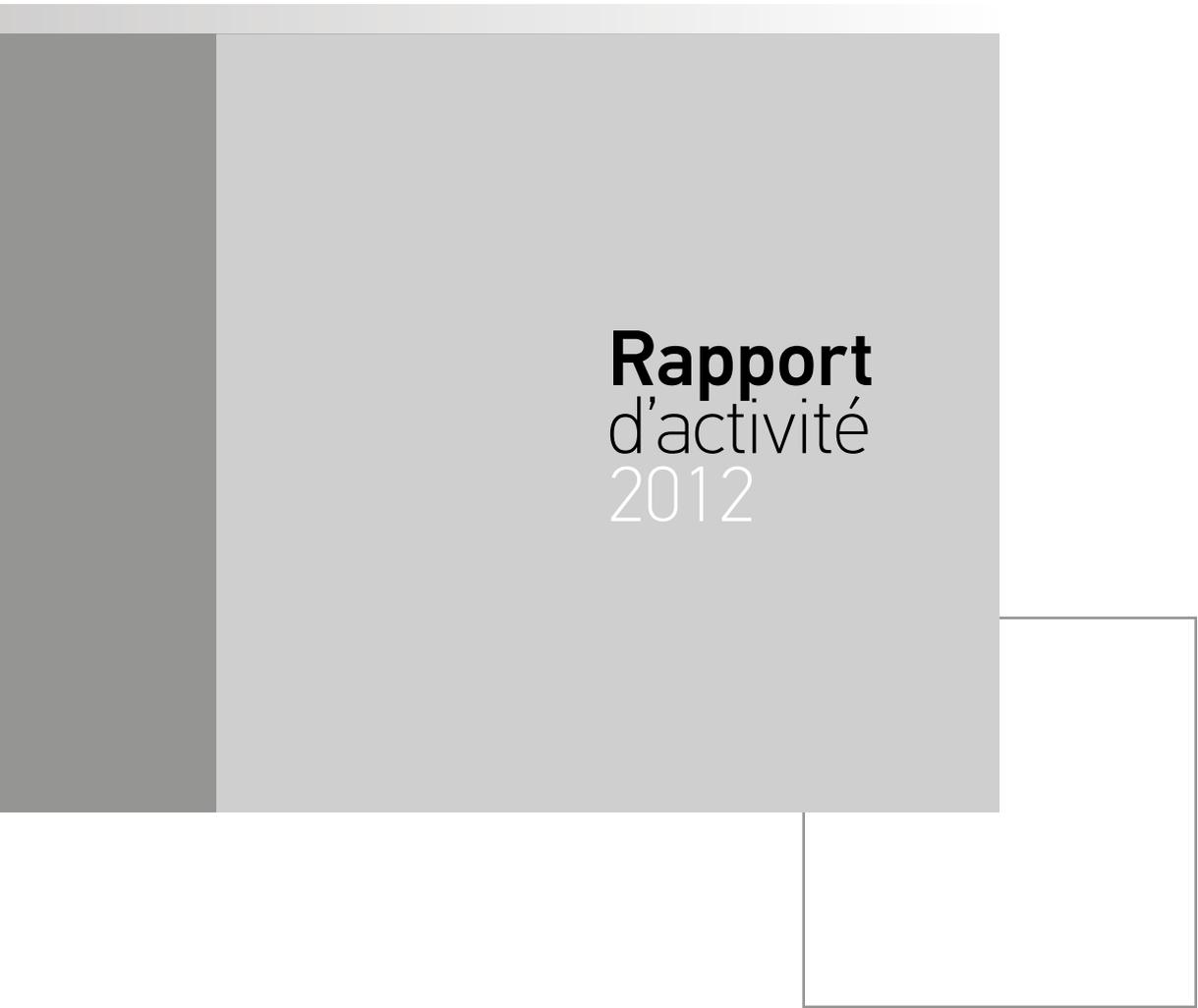


# Rapport d'activité

2 0 1 2



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



**Rapport**  
d'activité  
2012

# Sommaire

Le mot du directeur général .....	3
<b>L'EPSF, L'AUTORITÉ NATIONALE DE SÉCURITÉ .....</b>	<b>4</b>
Les missions .....	5
L'EPSF dans le système ferroviaire national et communautaire .....	6
L'organigramme .....	8
Le conseil d'administration .....	9
Le comité de direction .....	11
Expertise et non-discrimination .....	12
Les orientations stratégiques de l'EPSF .....	13
<b>LES FAITS MARQUANTS .....</b>	<b>14</b>
<b>LES ACTIVITÉS 2012 .....</b>	<b>18</b>
Les autorisations .....	19
Les contrôles .....	26
Le suivi « sécurité », le retour d'expérience .....	29
Les immatriculations .....	31
Les licences de conducteur de train .....	34
Les travaux communautaires .....	35
Les accords de reconnaissance mutuelle .....	36
Les textes réglementaires .....	37
Les référentiels .....	38
La surveillance du marché des constituants d'interopérabilité .....	41
La communication et l'information .....	42
<b>FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT .....</b>	<b>44</b>
La nouvelle organisation .....	45
Le contrat d'objectifs .....	46
La structure budgétaire .....	47
La gestion des ressources humaines .....	50
Le développement des outils .....	53
Les sigles et acronymes utilisés dans ce rapport .....	54



## Le mot du directeur général

2012 aura été une année importante pour l'EPSF.

Au mois de mars est paru l'arrêté « réglementation » qui parachève, au niveau réglementaire, la mise en œuvre des directives communautaires sur la sécurité ferroviaire dans le nouveau cadre organisationnel des chemins de fer.

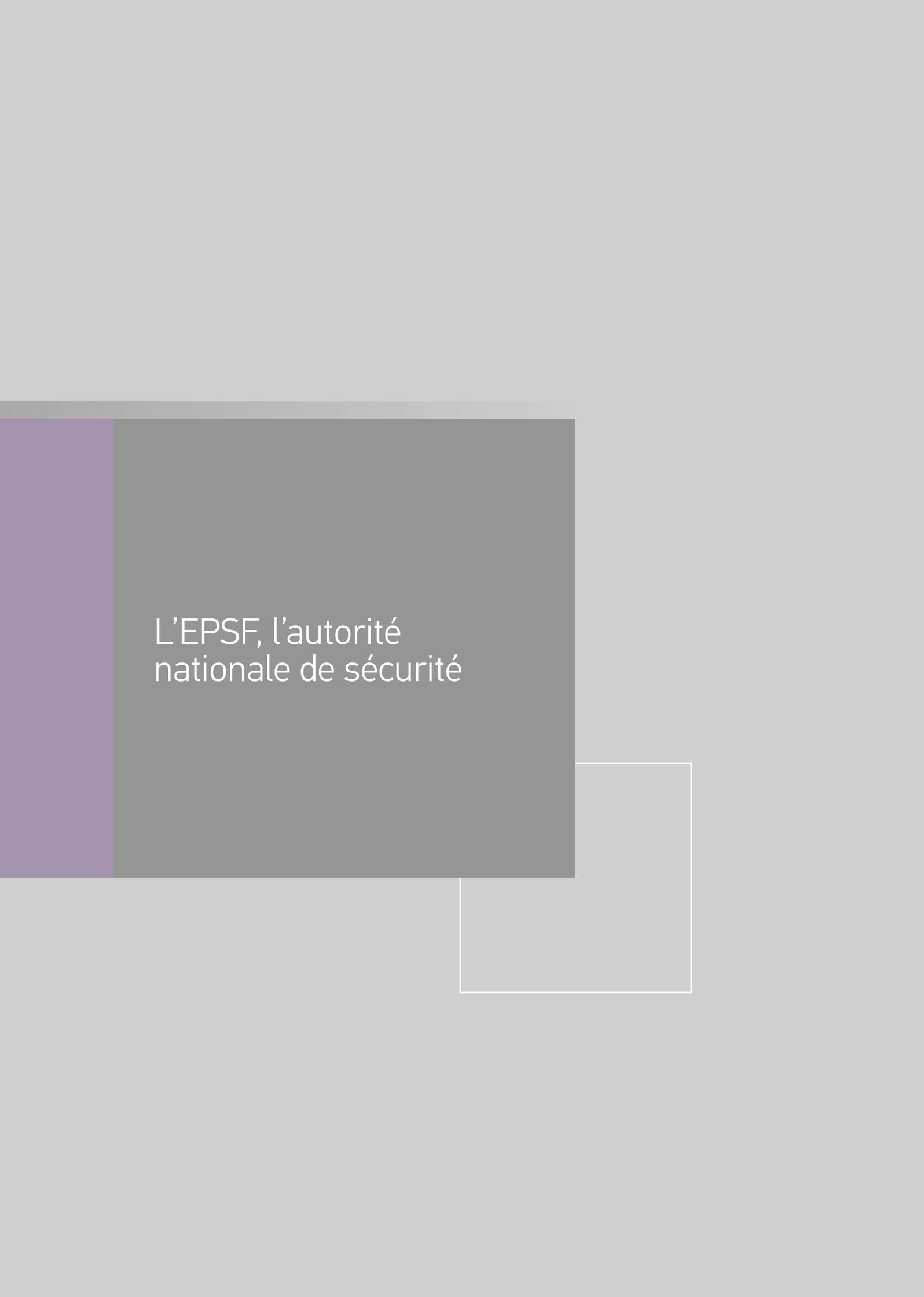
Aboutissement d'une démarche entreprise depuis plusieurs années, c'est également un point de départ pour l'action de l'établissement qui se trouve ainsi chargé de piloter d'ici 2015 un ambitieux travail de « remise à plat ».

L'année aura été également mise à profit pour établir avec l'État le cadre d'un contrat d'objectifs.

Débutés en février, les travaux d'élaboration de ce contrat destiné à fixer la feuille de route de l'établissement sur la période 2013-2015, se sont achevés par son adoption par le conseil d'administration fin octobre.

Ce ne sont là que deux événements marquants. Ce rapport d'activité présente de manière plus détaillée les interventions de l'EPSF dans son rôle d'autorité nationale de sécurité française.

Denis Huneau



L'EPSF, l'autorité  
nationale de sécurité

# Les missions

---

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

---

La création de l'EPSF, en 2006, a répondu à la nécessité, pour l'État, de disposer d'un organisme réunissant les compétences nécessaires en matière de sécurité ferroviaire, tout en étant indépendant des opérateurs ferroviaires.

La loi charge ainsi l'EPSF de délivrer les autorisations relatives à la sécurité nécessaires à l'exercice en France et de s'assurer, au moyen d'audits et de contrôles, que les exigences réglementaires notamment celles relatives à l'interopérabilité sont respectées, et ce en garantissant à tous les opérateurs une égalité de traitement.

Ces autorisations couvrent en particulier les autorisations de mise en service des matériels roulants tels que les locomotives, wagons ou automoteurs et des sous-systèmes techniques tels qu'une ligne nouvelle ou tous travaux sur le réseau intéressant des installations substantielles pour la sécurité quels que soient leur statut ou leur nationalité. L'EPSF délivre les certificats de sécurité nécessaires aux entreprises ferroviaires pour exploiter des services de transports et les agréments de sécurité des gestionnaires d'infrastructure nécessaires pour leur permettre d'accepter des entreprises ferroviaires sur leurs réseaux.

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

L'EPSF participe activement à la préparation de la réglementation technique et de sécurité ferroviaire pour le compte du ministère chargé des transports ou dans le cadre des travaux communautaires.

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

L'EPSF tient le registre français réglementaire d'immatriculation des véhicules ferroviaires et délivre les licences communautaires de conducteur de train nécessaires aux nouveaux conducteurs

pour exercer cette activité. Il agrée également les centres de formation aux fonctions de sécurité.

Le champ d'intervention de l'EPSF couvre le réseau ferré national et la partie française de la section internationale Perpignan – Figueras. L'EPSF intervient également de manière plus limitée pour certaines autorisations sur les voies ferrées portuaires. Ce champ d'intervention est susceptible d'évoluer, la loi prévoyant que les compétences de l'EPSF peuvent être étendues, par décret, à d'autres réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables.

# L'EPSF dans le système ferroviaire national et communautaire

Le secteur ferroviaire est depuis le début des années 1990 l'objet de fortes évolutions institutionnelles tant au plan national qu'au plan européen. S'inspirant de l'expérience suédoise, l'Union européenne a développé un modèle d'organisation original qui distingue la responsabilité de l'infrastructure (le « chemin de fer » au sens littéral), considérée comme le seul véritable monopole naturel, de celle des services de transport eux-mêmes, pouvant être assurés avec des trains circulant sur cette infrastructure par plusieurs entreprises en concurrence.

La première manifestation visible des réformes communautaires en France a été la création, en 1997, de Réseau ferré de France (RFF) propriétaire des infrastructures du réseau ferré national (RFN) mais sans rôle direct dans les services de transport.

Progressivement et sous l'impulsion communautaire, ce sont les activités de transport ferroviaire – pour les services de fret tout d'abord (depuis 2006) puis pour les services internationaux de voyageurs depuis fin 2009 – qui ont été ouvertes à la concurrence ; ce qui a entraîné l'apparition, sur le réseau français, d'entreprises ferroviaires distinctes de la SNCF. Au 31 décembre 2012, ce sont ainsi 25 entreprises qui ont été autorisées à exploiter des services de transport ferroviaire en France.

À travers ces réformes, les diverses fonctions, jusqu'alors remplies par la seule SNCF en liaison avec l'État, sont mieux distinguées, ce qui permet également de mettre en évidence le rôle d'intervenants jusqu'alors cantonnés à des missions de prestataires de la SNCF.

La SNCF et les autres entreprises ferroviaires assurent leurs opérations de transport en faisant circuler des trains comprenant des véhicules ferroviaires, des engins moteurs ou du matériel tracté. Pour ce faire, elles obtiennent de RFF des « sillons », c'est-à-dire le droit d'emprunter le réseau sur un parcours donné à des horaires déterminés. Ainsi :

**RFF**, propriétaire et gestionnaire d'infrastructure du réseau, construit et maintient les installations, et alloue les sillons aux entreprises ferroviaires. Les activités opérationnelles d'entretien

du réseau et de gestion des circulations sont réalisées pour son compte par des entités internes à la SNCF :

- **la Direction des circulations ferroviaires (DCF)** – direction indépendante au sein de la SNCF – assure pour le compte de RFF la préparation du graphique de circulation et la gestion des trafics et des circulations. Elle prend toutes les mesures d'urgence en cas d'incident ou d'accident sur le réseau ;
- **la Direction de l'infrastructure de la SNCF** entretient l'ensemble des installations du réseau au titre de son rôle de « gestionnaire d'infrastructure délégué » (GID).

**La SNCF et les autres entreprises ferroviaires** mettent en œuvre leurs équipements, forment leurs personnels, définissent leurs consignes et instructions opérationnelles dans le respect de la réglementation et de la documentation d'exploitation. Elles en contrôlent l'application.

**Les constructeurs** de matériels roulants conçoivent et fabriquent les véhicules ferroviaires. Ceux-ci sont « exploités économiquement » par des « détenteurs » qui doivent veiller à ce que le bon état de leur véhicule soit garanti par une entité en charge de la maintenance (ECM).

---

# La maîtrise de la sécurité dans cet environnement nouveau

Le transport ferroviaire est un mode techniquement complexe et intégré dont la sécurité est maîtrisable pour autant que les rôles et responsabilités de chacun des acteurs intervenant dans la chaîne de production soient clairement identifiés.

Le bon accomplissement par chacun des opérateurs de ses tâches dans le respect des règles garantissant la sécurité est donc une obligation essentielle. Chaque opérateur doit définir ses propres consignes de sécurité. RFF doit, pour sa part, avec l'appui de la DCF, établir et publier les règles opposables aux entreprises ferroviaires : la documentation d'exploitation.

Le contrôle des obligations incombant aux opérateurs, en tant qu'elles impliquent la sécurité des citoyens et des usagers, relève de la responsabilité de la puissance publique qui fait intervenir plusieurs entités :

**L'État** (le ministère chargé des transports) fixe les objectifs de sécurité et la façon de les atteindre. Il est responsable de la réglementation. Celle-ci s'inscrit dans le cadre de directives européennes, l'ouverture des frontières nécessitant, pour le transport ferroviaire comme pour les autres modes de transport, une réglementation technique harmonisée.

**Les services d'incendie et de secours** interviennent pour tout ce qui concerne la sécurité des usagers hors des trains, notamment en cas d'incendie, que ce soit en gare ou dans le cadre des procédures d'évacuation des trains. Ils interviennent également

dans la définition des équipements à mettre en œuvre sur certains ouvrages d'art (tunnels, gares, etc.) ou des matériels roulants ainsi que dans les procédures d'évacuation.

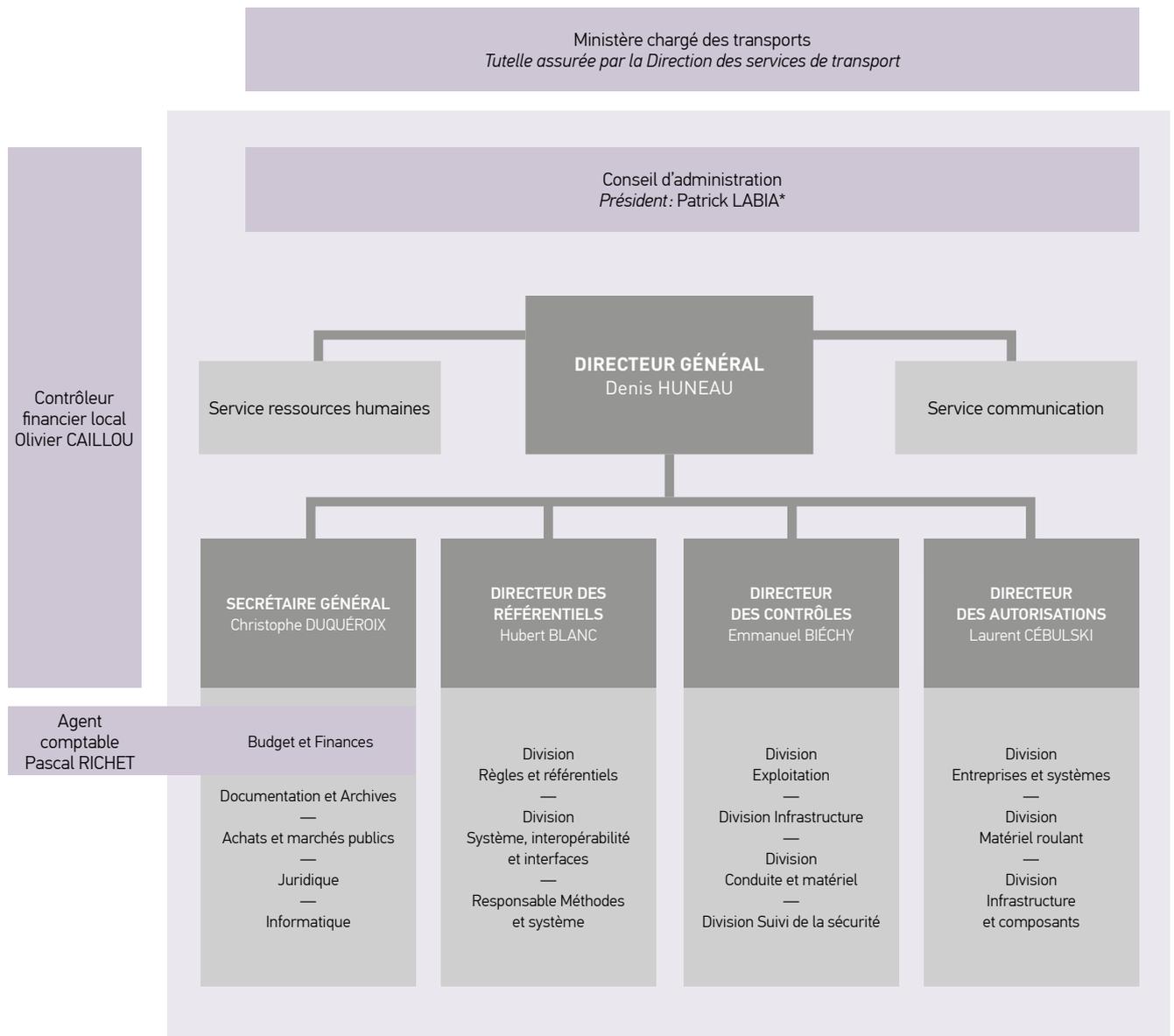
**L'inspection du travail** contrôle, vis-à-vis de la législation du travail, le respect des règles relatives à l'hygiène et à la sécurité des salariés du secteur ferroviaire et des chantiers de travaux.

**Le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre** (BEA TT) réalise des enquêtes techniques en cas d'accidents ferroviaires et formule des recommandations destinées à en prévenir le retour.

**L'EPSF**, autorité nationale de sécurité, contrôle la maîtrise de la sécurité du système par les opérateurs ferroviaires. Elle délivre des autorisations, effectue des audits et des inspections et participe à l'élaboration des règles de sécurité et contribue à l'harmonisation des règles européennes.

**Au niveau communautaire, l'Agence ferroviaire européenne** (European Railway Agency – ERA) conseille la Commission européenne dans sa mission de proposition de la législation communautaire de sécurité et d'interopérabilité et organise le partage d'expérience entre les autorités nationales de sécurité et les acteurs.

# L'organigramme



\*En remplacement de Frédéric Rico, le 25 septembre 2012

L'organisation générale de l'EPSF a été modifiée le 1<sup>er</sup> mai 2012. Elle comprend quatre directions : Autorisations, Contrôles, Référentiels et Secrétariat général. L'organisation des directions techniques a également été modifiée. Ces directions assurent les activités correspondant directement aux missions confiées à l'EPSF. Elles sont structurées en divisions.

# Le conseil d'administration

Le conseil d'administration règle, par ses délibérations, les affaires de l'établissement. Il approuve l'organisation générale de l'EPSF et adopte son règlement. Il fixe notamment les conditions de la gestion administrative et financière des personnels, leurs conditions générales de recrutement, d'emploi et de rémunération. Il adopte le budget, approuve le compte financier, le programme d'activité et les orientations de la politique proposés par le directeur général.

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

Le mandat de Frédéric Rico, ingénieur général des Ponts, des eaux et forêts, nommé membre du conseil d'administration au titre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) est arrivé à son terme le 15 avril 2012. Il a été remplacé par Monsieur Patrick Labia par arrêté du 23 juillet 2012.

Monsieur François Gruffaz et Madame Florence Rousse ont été nommés en qualité de personnalités choisies en raison de leur connaissance du système ferroviaire. Madame Florence Rousse a remplacé Monsieur Michel Quatre qui avait été l'un des auteurs du rapport de préfiguration de l'EPSF et membre du CA depuis 2006.

Le député Gilles Savary a été nommé au conseil d'administration de l'EPSF le 16 octobre. Monsieur Gilles Savary remplace Dominique Le Mener et vient rejoindre Charles Revet en qualité de membre parlementaire.

Enfin, la fin de mandat des deux représentants du personnel a donné lieu à des élections le 26 octobre. Monsieur Francis Dufour a été réélu et Monsieur Éric Paroisse a été élu.

## La composition du CA est désormais la suivante :

- un représentant de l'État désigné nominativement, en la personne de Patrick Labia, inspecteur général, membre de la 2<sup>e</sup> section du Conseil général de l'environnement et du développement durable et président du conseil d'administration ;
- les cinq autres représentants de l'État sont désignés *ès fonctions*. Ils représentent les directions d'administration centrale les plus concernées par l'activité de l'établissement : la Direction des services de transport, la Direction des infrastructures de transport auprès du ministre chargé des transports, la Direction

du budget dont le représentant nominatif est Noël Chamboduc de Saint-Pulgent, la Direction de la défense et de la sécurité civile et la Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services ;

- le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale, Gilles Savary ;
- les deux représentants élus du personnel sont Francis Dufour et Éric Paroisse ;
- les deux personnalités qualifiées sont François Gruffaz et Florence Rousse.

## Participent aussi au conseil d'administration avec voix consultative :

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

Quatre réunions du conseil d'administration se sont tenues en 2012 autour de sujets variés relevant principalement du pilotage stratégique de l'établissement.

- Le conseil d'administration du 28 mars 2012 a approuvé le rapport d'activité 2011, le programme d'activité 2012, la clôture des comptes 2011 et l'affectation du résultat. Lors de cette séance, la version du règlement du personnel renégociée avec les partenaires sociaux ainsi que les principes d'organisation et les délégations de pouvoirs mises en place au sein de l'établissement ont également été approuvés. En outre, les administrateurs ont autorisé la signature d'une nouvelle convention avec la SNCF fixant le cadre du détachement de salariés entre les deux entités.
- Lors du conseil d'administration du 18 juin 2012 le directeur général de l'établissement a reçu pouvoir aux fins de signer un marché de prestations d'assistance à la mission d'élaboration

des règles de sécurité par l'EPSF avec la société APSYS EADS. Faisant suite à l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national, ce marché vise à externaliser une partie de l'activité dont le pilotage a été confié à l'EPSF, et en particulier de l'accompagnement relatif à la mise en place et à l'animation d'une structure permanente *ad hoc* de suivi associant l'ensemble du secteur.

- Le 25 septembre 2012, le conseil d'administration a approuvé une évolution des taux, voire des modalités de perception à la fois des redevances dites « d'autorisation », en proposant notamment d'anticiper l'instruction sous certaines conditions, et des redevances « d'immatriculation ». À cette occasion, les administrateurs ont autorisé le rapport sur la sécurité ferroviaire 2011.
- Le dernier conseil de 2012 s'est tenu le 30 octobre. Outre l'approbation du budget prévisionnel, de la politique salariale pour 2013 et des orientations 2013 et 2014 du SPSI (Schéma pluriannuel de stratégie immobilière), les administrateurs ont autorisé les modalités de renouvellement du marché d'assurance santé et de prévoyance complémentaire. La séance a été marquée par l'approbation d'un contrat d'objectifs qui arrête les orientations stratégiques de l'établissement et définit les objectifs et les principales lignes d'actions qui entrent dans le champ de ses missions pour la période 2013-2015.

# Le comité de direction



De droite à gauche : Laurent Cébulski, directeur des Autorisations, Virginie Carpentier, chef du service des ressources humaines, Jean-Claude Belli, adjoint au directeur des Contrôles, Denis Huneau, directeur général, Hubert Blanc, directeur des Référentiels, Isabelle Delleré, responsable communication, Christophe Duquéroix, secrétaire général.

# Expertise et non-discrimination

---

L'EPSF a été créé dans le cadre de la directive communautaire 2004/49/CE qui exige de l'autorité nationale de sécurité qu'elle soit indépendante dans ses décisions des divers acteurs du secteur ferroviaire et dispose de ses compétences propres.

---

L'exigence d'indépendance et de compétences se traduit à tous les niveaux d'activité de l'établissement.

La tutelle du ministère des transports sur l'établissement public administratif qu'est l'EPSF ne s'applique pas aux décisions relatives aux autorisations, délivrances de certificats ou sanctions prises après inspections qui sont du ressort du seul directeur général de l'établissement. Ainsi, le décret statutaire permet au ministre des transports de demander toute explication mais ne lui donne aucun pouvoir d'intervention sur les décisions prises.

Dans l'instruction des autorisations, les salariés de l'EPSF s'appuient sur des référentiels publics, qu'ils découlent du droit communautaire ou du droit national. Des guides précisant les attentes de l'EPSF vis-à-vis des demandeurs et les modalités d'instruction sont publiés.

Lorsqu'ils mènent leurs contrôles, les inspecteurs de l'EPSF, habilités à cet effet, au regard de leur expérience et après une formation spécialisée, respectent un référentiel d'audit, lui aussi publié.

Les remarques et les observations faites aux personnes contrôlées font l'objet de la procédure contradictoire prévue par la réglementation leur garantissant de pouvoir exprimer leurs réserves et commentaires avant toute décision de l'établissement.

Les pratiques de l'EPSF sont, en vertu de l'article L2134-1 du Code des transports, soumises au contrôle du régulateur spécialisé, l'ARAF, ainsi qu'à celui du juge administratif.

Afin de permettre le transfert de connaissances, la loi a prévu la possibilité, pour l'EPSF, de disposer des compétences d'agents de la SNCF ou de la RATP tout en prévoyant un cadre spécifique de recrutement qui suspend le contrat de travail de l'agent avec son EPIC (Établissement public à caractère industriel et commercial) d'origine.

Plus généralement, l'ensemble des salariés de l'établissement s'engage au respect d'une charte de déontologie, adoptée par le conseil d'administration de l'établissement le 18 novembre 2010.

# Les orientations stratégiques de l'EPSF

---

Dans un environnement ferroviaire en pleine mutation économique et institutionnelle, l'EPSF, autorité nationale de sécurité, a déterminé des orientations stratégiques correspondant aux exigences de la sécurité ferroviaire.

---

Dans le cadre de la préparation du contrat d'objectifs qui doit être signé avec l'État en 2013, l'EPSF a été amené à structurer ses orientations de travail.

Pour satisfaire à la finalité que lui assigne le Code des transports, à savoir « veiller au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité », finalité déclinée réglementairement dans les décrets 2006-369 du 28 mars 2006 et 2006-1279 du 12 octobre 2006, l'EPSF se doit de garantir la maîtrise de la sécurité par les exploitants ferroviaires sous son contrôle.

Cette mission qui doit tout particulièrement s'attacher au traitement des risques aux interfaces doit s'exercer :

- en diffusant une culture commune de la sécurité ;
- en levant les obstacles à l'accès au système ;
- en veillant à l'interopérabilité du système ferroviaire ;
- en simplifiant l'intervention des acteurs ;
- en faisant évoluer les pratiques et les comportements ;
- en intégrant la soutenabilité économique de la sécurité.

Dans le cadre général d'évolution du secteur ferroviaire et au regard de l'expérience pratique accumulée en six années d'existence, quatre objectifs stratégiques de premier niveau ont été identifiés par l'établissement et sa tutelle :

- renforcer son autorité comme garant de la maîtrise de la sécurité par l'ensemble des acteurs ferroviaires ;
- diffuser activement une culture commune de la sécurité auprès des acteurs du niveau national et européen ;
- maîtriser et piloter sa performance opérationnelle dans un contexte d'activité croissante, notamment en utilisant efficacement l'expertise ;
- attirer, développer et maintenir son capital humain en valorisant les compétences existantes.

Les faits  
marquants

**11 JANVIER**

Certificat de sécurité délivré à la société Euro Cargo Rail (ECR), filiale de la Deutsch Bahn, afin de lui permettre d'assurer des services de transport ferroviaire de passagers sur les lignes à grande vitesse entre Paris et Francfort en Allemagne ainsi qu'entre Paris, Londres et Bruxelles.

**16 JANVIER**

Signature par l'EPSF et ses homologues d'un accord pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne.

**25 JANVIER**

Séminaire REX organisé par l'EPSF dans les locaux de l'OCDE à Paris. Comme chaque année, ce séminaire a pour objectif de réunir l'ensemble des opérateurs ferroviaires afin de contribuer activement au développement de la démarche de retour d'expérience.

**1<sup>ER</sup> FÉVRIER**

Signature par l'EPSF et l'ANSF d'un accord pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des locomotives, des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre la France et l'Italie.

**1<sup>ER</sup> FÉVRIER**

Rattrapage de deux trains de fret à Maillé (37) : à la suite d'une rupture de rail, plusieurs trains sont immobilisés sur la ligne Saint-Pierre-des-Corps – Poitiers. Un train d'Euro Cargo Rail, en marche à vue sur cette ligne, heurte à 20 km/h un train arrêté devant lui. Des dégâts matériels sont constatés sur les deux trains. Le BEA TT a publié un rapport sur cet accident en novembre 2012.

**17 FÉVRIER**

Déraillement d'un train de fret à Breteuil-Embranchement (60) : un train SNCB Logistics déraile alors qu'il circule entre Ailly-sur-Noye et Breteuil-Embranchement à 100 km/h environ. Après enquête, il s'avère que la cause du déraillement provient d'irrégularités dans le chargement constitué de tôles.

**19 MARS**

Publication de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national. Cet arrêté définit et précise les compétences normatives incombant à chaque acteur ferroviaire et fixe les exigences générales de sécurité. Il apporte une plus grande lisibilité de la réglementation de sécurité et conforte le rôle de l'EPSF dans l'établissement de moyens acceptables de conformité et dans son rôle de garant de la cohérence technique en matière de sécurité.

**22 MARS**

Publication sur le site de l'ERA, du document national de références préparé par l'EPSF. Ce document précise, selon la liste détaillée de paramètres prévus par la décision 2009/965/CE, les dispositions techniques reconnues comme moyens acceptables

de conformité pour obtenir, en France, l'autorisation de véhicules ferroviaires déjà autorisés dans un autre pays.

**25 AVRIL**

Une partie B de certificat de sécurité délivrée à l'entreprise ferroviaire Società Viaggiatori Italia srl (SVI) afin de lui permettre d'accéder à la section frontière située entre la frontière franco/italienne et la gare de Modane. Cette entreprise assure en partenariat avec la SNCF, dont elle est une filiale, l'exploitation des services TGV entre Paris, Turin et Milan.

**2 MAI**

Conformément à la décision du conseil d'administration du 28 mars 2012, mise en place d'une nouvelle organisation générale de l'EPSF et nomination de ses quatre directeurs : directeur des Autorisations, Laurent Cébulski ; directeur des Contrôles, Emmanuel Biéchy ; directeur des Référentiels, Hubert Blanc ; et secrétaire général, Christophe Duquéroix

**16 MAI**

Une partie B de certificat de sécurité délivrée à l'entreprise ferroviaire italienne Nordcargo lui permettant d'assurer des services de transport de fret sur la section de ligne du réseau ferré national située entre la frontière franco/italienne et la gare de Modane. Cette partie B a été délivrée en application de la procédure allégée prévue pour les circulations limitées aux sections frontières.

**22 MAI**

Déraillement d'un TER à Mercuès (46). Un train régional SNCF circulant sur la ligne de Montauban – Les Aubrais déraile après avoir heurté un éboulement consécutif à un décrochement de falaise bordant la voie. Les deux bogies de la machine sont déraillés. Aucun blessé n'est à déplorer à bord du train. Le BEA TT a déclenché l'ouverture d'une enquête technique sur cet accident.

**29 MAI**

Assermentations des 10 premiers salariés de l'EPSF devant le juge du tribunal de grande instance d'Amiens. Cet acte solennel confère une autorité à l'agent quant à la constatation des infractions et constitue également un engagement de l'agent en termes de respect du serment et du secret professionnel. Au total, 26 salariés ont été assermentés en 2012.

**6 JUIN**

Vote en comité RISC de la spécification technique d'interopérabilité « Wagons » pour une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Adoptions de la méthode de sécurité commune « à l'attention des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des entités en charge de la maintenance et visant à introduire des procédés harmonisés de suivi de leurs propres activités » (entrée en application en juin 2013); de la méthode de sécurité commune « à l'attention des autorités de sécurité pour la supervision des activités des EF, GI et ECM » (entrée en application en juin 2013); et des spécifications de la « baseline 3 » du système de contrôle-commande et signalisation européen « ETCS » (entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013).

**6 JUILLET**

Autorisation de mise en exploitation commerciale du poste d'aiguillage informatique à technologie PC (PIPC) de Vertaizon. Commandé par une interface de type MISTRAL « mono opérateur », l'objectif principal de l'opération consiste à améliorer l'attractivité du mode ferroviaire sur l'axe est/ouest de Clermont-Ferrand en augmentant significativement le niveau de desserte.

**16 JUILLET**

Mise en ligne sur le site de l'EPSF des 31 textes antérieurement annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 modifié « relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le RFN ».

**17 JUILLET**

Agrément au titre d'organisme qualifié délivré à la société belge Belgorail. Cet agrément porte sur les sous-systèmes: contrôle/commande/signalisation, matériel roulant à l'exclusion des wagons de marchandises, infrastructure et énergie. Belgorail, créé en 2004, est déjà « organisme désigné » ainsi qu' « organisme compétent » au Luxembourg.

**18 JUILLET**

Certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire Egénie afin de lui permettre d'assurer des services de transport de fret sur le réseau ferré national. Cette entreprise ferroviaire, dont le siège est situé à Saint-Sulpice (81), assure l'acheminement de trains de déménagement et d'alimentation des chantiers ferroviaires sur le réseau ferré national. Elle assure également des trains de granulats sur la région Midi-Pyrénées et divers trafics sur la ligne Bordeaux – Miramas afin de relier la région aux grands corridors fret.

**23 JUILLET**

Nomination des membres du conseil d'administration de l'EPSF: en qualité de représentant de l'État choisi parmi les membres du Conseil général de l'environnement et du développement durable, Monsieur Patrick Labia, inspecteur général, membre de la 2<sup>e</sup> section du Conseil général de l'environnement et du développement durable et, en qualité de personnalités choisies en raison de leur connaissance du système ferroviaire, Monsieur François Gruffaz et Madame Florence Rousse.

**23 JUILLET**

Arrêté du 23 juillet 2012 abrogeant l'arrêté du 31 décembre 2007.

Cet arrêté définit la nature et la composition des différents dossiers devant être soumis par le demandeur d'une AMEC.

**8 AOÛT**

Version consolidée de l'arrêté du 27 octobre 2010 relatif à l'immatriculation des véhicules ferroviaires. Cet arrêté fixe les modalités suivant lesquelles sont sollicités, attribués, modifiés et retirés les numéros européens de véhicule et les données devant figurer dans le registre d'immatriculation, les conditions de leur mise à jour et celles suivant lesquelles un véhicule immatriculé dans un autre État membre et bénéficiant d'une autorisation de mise en exploitation commerciale en France est inscrit au registre d'immatriculation.

**13 AOÛT**

Certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire ETMF afin de lui permettre d'assurer des services de transport de fret sur l'ensemble du réseau ferré national. ETMF prévoit d'assurer l'acheminement des trains d'alimentation des chantiers et des trains de déménagement entre chantiers dans le cadre des grands travaux ferroviaires de renouvellement de voie du réseau ferré national.

**3 SEPTEMBRE**

Autorisation de type du wagon Fanps. Ce nouveau wagon 2 trémies est doté d'un système de freinage intégré sous chacun des deux bogies de type « T12023A ». Il est équipé de semelles de frein en matériau composite et répond aux exigences des spécifications techniques d'interopérabilité applicables à ce type de matériel. Il est destiné au transport de granulats.

**25 SEPTEMBRE**

Élection du président du conseil d'administration, Monsieur Patrick Labia.

**30 SEPTEMBRE**

Transmission des indicateurs de sécurité communautaires 2011 à l'ERA.

**12 OCTOBRE**

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la section de ligne Tassin – Brignais, modifiée en vue de permettre la circulation de trams-trains sur cette deuxième branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais. Les travaux réalisés doivent permettre la liaison directe entre la gare de Lyon Saint-Paul et Brignais via



le shunt de Tassin, ouvrage d'art particulier présentant un rayon de courbure de 63 m ne pouvant être utilisé que par du matériel tram-train. Les premières circulations commerciales ont eu lieu à partir du 8 décembre.

#### 14 OCTOBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale d'un nouveau poste d'aiguillage à technologie PC (PIPC). Le projet entre dans le cadre de la modernisation des installations de sécurité de la ligne Mulhouse – Chalampé et consiste à remplacer le poste n° 27 de Bantzenheim devenu obsolète et à intégrer dans le nouveau poste la télécommande des installations de sécurité du poste n° 26 d'Ile Napoléon garage.

#### 16 OCTOBRE

Désignation par le président de l'Assemblée nationale du député Gilles Savary au conseil d'administration de l'EPSF. Monsieur Gilles Savary remplace Dominique Le Mener et vient rejoindre Charles Revet en qualité de membre parlementaire.

#### 24 OCTOBRE

Tenue du premier comité de pilotage de la démarche de refonte des règles d'exploitation avec RFF, la DCF et les entreprises ferroviaires, représentées par leur organisation représentative, l'Union des transports publics (UTP).

#### 27 OCTOBRE

Collision entre un train, un minibus et un véhicule léger, à Amilly (28) : un train de machines fret SNCF circule vers Amilly-Ouerray. Au passage du PN 40, le conducteur du train aperçoit un minibus et une automobile se croisant sur le PN. Malgré l'usage du siffler et du freinage d'urgence, le choc ne peut être évité. Le bilan humain est d'un tué et de cinq blessés dont trois graves parmi les véhicules routiers. Le BEA TT a déclenché l'ouverture d'une enquête technique sur cet accident.

#### 30 OCTOBRE

Coup d'envoi de la réforme du système ferroviaire français par le ministre Frédéric Cuvillier. Le ministre présente les grands axes de la réforme qui devra déboucher sur une loi courant 2013 avec la création d'une entité unique, le gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) qui devra assurer toutes les fonctions ayant trait à la gestion et à la maintenance du réseau.

#### 14 NOVEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale du poste d'aiguillage informatique de type SEI (système d'enclenchement intégré) de Reding (57). Ce poste d'aiguillage informatique remplace les anciens postes de Reding et de Sarrebourg et est commandé à distance par une interface de type Mistral située à Reding (PCD). Cette opération s'inscrit dans le cadre de constitution du secteur de circulation ouest, défini dans le schéma directeur de la commande centralisée du réseau Alsace.

#### 6 DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale de quatre postes d'aiguillage informatiques de type PIPC (poste informatique à technologie PC) installés à Sennecy-le-Grand, Tournus,

Uchizy et Fleurville, sur la section de ligne de Chalon-sur-Saône à Mâcon (71). Ces postes d'aiguillage informatiques de commande à distance (PCD) sont commandés par une interface de type Mistral située à Chalon-sur-Saône. Ils remplacent les anciens postes à serrure électromécanique de block type Jeumont. Cette opération s'inscrit dans le cadre des travaux de modernisation qui permettront l'amélioration de la capacité de circulation sur l'axe Dijon – Lyon et le passage en commande centralisée du réseau de l'axe Dijon – Mâcon.

#### 13 DÉCEMBRE

Signature d'un protocole d'accord entre l'EPSF et l'ORR (Office of Rail Regulation) pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des véhicules ferroviaires conventionnels et à grande vitesse entre la France et l'Angleterre.



Les activités  
2012

# Les autorisations

Le nombre d'autorisations délivrées en 2012 est stable par rapport à l'année 2011. Parmi les faits les plus significatifs, on notera la délivrance de certificat de sécurité à cinq nouvelles entreprises ferroviaires (Egénie, ETMF, Nordcargo, NRS et SVI), ainsi qu'un travail préparatoire conséquent tout au long de l'année, en vue du renouvellement en 2013, de l'agrément du gestionnaire d'infrastructure RFF et de son délégué SNCF.

En ce qui concerne le matériel roulant, il est à noter un accroissement des demandes d'autorisations en lien avec d'autres pays : le TGV2N2 avec l'Allemagne et l'Espagne simultanément, les rames FLIRT avec la Suisse, l'AVE S100 destiné à rouler en France, etc. Ces demandes ont ainsi permis de renforcer les contacts entre l'EPSF et ses homologues européens.

L'EPSF s'est vu, notamment, soumettre les dossiers préliminaires de sécurité des lignes à grande vitesse « Sud Europe Atlantique » et « Bretagne – Pays de Loire », tandis que la fin d'année a été marquée par l'instruction du dossier de la section internationale entre Perpignan et Figueras, en tant que prestataire de la Commission intergouvernementale, et qui a abouti à la mise en service définitive de la ligne en janvier 2013. Le début du déploiement du système ETCS sur les lignes à grande vitesse (pour 2012, le projet

PEEE, pilote ERTMS est européen) est également un axe dimensionnant en termes d'analyse de sécurité pour l'établissement.

L'année 2012 a également donné lieu à un travail de révision des guides destinés aux demandeurs d'autorisation ainsi que des procédures d'instruction afin d'anticiper le plus en amont possible la réception de dossiers et donc, de fluidifier la délivrance des autorisations. Ce travail de révision sera achevé en 2013. L'appropriation des méthodes de sécurité communes (dont l'application concrète en est encore à ses débuts), ainsi que le besoin sans cesse croissant en conseils techniques et réglementaires exprimés lors de groupes de travail organisés avec les demandeurs en phase projet, ont également engendré une hausse importante des interactions avec les interlocuteurs de l'EPSF, hors de la stricte période d'instruction prévue.

## Certificats de sécurité

Afin d'assurer des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national (RFN), une entreprise ferroviaire (EF) doit être titulaire d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF. Un certificat de sécurité est constitué de deux parties :

- une partie A qui correspond au système de gestion de la sécurité mis en place par l'entreprise ;
- une partie B qui constitue la déclinaison opérationnelle, propre au RFN, des processus et procédures décrits dans la partie A.

En délivrant un certificat de sécurité, l'EPSF accepte l'organisation et les dispositions établies par l'entreprise ferroviaire pour assurer une gestion sûre de ses activités et assurer l'exploitation des services décrits avec le niveau de sécurité requis.

Un certificat de sécurité est délivré pour une durée maximale de cinq ans.

La partie A, délivrée par l'autorité nationale de sécurité (ANS) d'un

État membre de l'Union européenne, est reconnue par les autres ANS sous réserve que les services envisagés soient équivalents à ceux déjà réalisés par l'entreprise dans le pays où elle a obtenu la partie A.

Fin 2012, 26 entreprises ferroviaires étaient titulaires d'un certificat de sécurité leur permettant d'assurer des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national. Parmi ces 26 entreprises :

- 20 sont spécialisées dans le transport de fret ;
- 10 sont titulaires d'une partie A délivrée par l'ANS d'un autre État membre ;
- 4 n'assurent des services que sur des sections frontalières ;
- 2 sont spécialisées dans le transport de passagers.

Au cours de l'année 2012, l'activité concernant l'instruction des demandes de certificat de sécurité est restée soutenue.

### Nouveaux certificats de sécurité

Cinq EF, dont deux titulaires d'une partie A délivrée en Italie, ont fait une première demande de certificat de sécurité qui ont donné lieu à une décision favorable. Il s'agit de :

- Egénie;
- Entreprise de transport de matériel ferroviaire (ETMF);
- Nordcargo;
- Normandie Rail Services (NRS);
- Società Viaggiatori Italia Srl (SVI).

Une 6<sup>e</sup> entreprise a fait une demande de certificat de sécurité. N'ayant pas obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire, sa demande a été rejetée.

### Modifications de certificat de sécurité

Sept modifications relatives à de nouvelles organisations de l'exploitation, à l'accès à de nouvelles sections de ligne du RFN et/ou à de nouveaux types de trafics fret ont été autorisées pour les EF suivantes :

- CFL Cargo;
- Euro Cargo Rail (ECR);
- Train du pays cathare et du Fenouillèdes (TPCF)\*;
- Eurostar;
- Trenitalia;
- Trenitalia Veolia Transdev.

\* 2 modifications.

### Renouvellements de certificat de sécurité

Trois EF ont obtenu le renouvellement de leur certificat de sécurité au cours de l'année 2012. Il s'agit de :

- CFL Cargo;
- la SNCF;
- VFLI.

Le certificat de sécurité est renouvelé pour une période de cinq ans.

### Année de lancement du service commercial des EF possédant un certificat de sécurité en cours de validité sur le RFN

Avant 2005	SNCF
2005	Europorte France*
2006	ECR**
2007	SNCB Logistics*** VFLI Colas Rail**** Europorte Channel*****
2008	CFL Cargo
2009	TSO
2010	TPCF CFR Eurostar Int. Ltd OSR France Renfe Trenitalia Crossrail Benelux
2011	SNCB Logistics ETF Services Trenitalia Veolia Transdev
2012	Comsa Rail Transports TX Logistik AG RDT 13 SVI ETMF Nordcargo
2013 (lancements prévus)	Egénie Normandie Rail Services

\*sous le nom de CFTA Cargo \*\*sous le nom de EWSI \*\*\*sous le nom de SNCB \*\*\*\*Sous le nom de Seco Rail \*\*\*\*\*Sous le nom de Europorte 2

## Agréments de centres de formation et/ou d'évaluation

Avant d'être affectés à des tâches de sécurité, les personnels reçoivent une formation adaptée à ces tâches, comprenant notamment une formation aux techniques et à l'emploi des matériels utilisés.

Une entreprise peut choisir d'assurer elle-même cette formation, pour son propre personnel, sous réserve que les dispositions afférentes soient prévues dans son système de gestion de la sécurité.

Elle peut également avoir recours à des centres de formation agréés par l'EPSF. Cet agrément est délivré pour une période de cinq ans.

Depuis la publication du décret et de l'arrêté relatifs à la certification des conducteurs de train en 2010, les centres dispensant

les formations disposent d'une réglementation particulière. Ces mêmes textes ont formalisé les dispositions relatives à l'évaluation des conducteurs. Des organismes peuvent également être agréés par l'EPSF pour assurer cette mission.

Fin 2012, 39 centres de formation et un organisme d'évaluation disposaient d'un agrément.

### Nouveaux agréments

Un centre de formation a été agréé pour la première fois en 2012, il s'agit du Campus de Rennes de la SNCF. S'agissant d'un premier agrément, il est délivré pour une période probatoire de deux ans.

Suite à la publication de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train qui impose la tenue d'épreuves

d'évaluation afin de délivrer les attestations complémentaires aux conducteurs, l'entreprise ferroviaire Colas Rail a été la première, et seule à ce jour, à faire le choix de créer un organisme chargé des évaluations de conducteurs. L'agrément de cet organisme a été délivré par l'EPSF le 16 mars 2012.

Les autres entreprises ferroviaires ainsi que la SNCF agissant en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, ont fait le choix d'assurer elles-mêmes l'évaluation comme le permet la réglementation.

#### **Extensions de l'agrément à de nouvelles fonctions de sécurité**

Au cours de l'année 2012, quatre centres ont obtenu l'extension de leur agrément afin de pouvoir dispenser des formations à de nouvelles fonctions de sécurité. Il s'agit :

- du campus de Lille de la SNCF ;

- du campus de Toulouse de la SNCF ;
- du centre de formation de Sysra (ex-Inexia) ;
- du centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO) qui est le centre de formation du groupe Eurotunnel.

#### **Renouvellements d'agrément**

Au cours de l'année 2012, cinq centres de formation ont obtenu le renouvellement de leur agrément pour une nouvelle période de cinq ans. Il s'agit :

- du centre de formation de l'entreprise ferroviaire ECR ;
- des CPFT (centre de production de formation traction) de Blainville, d'Achères et de Lyon de la SNCF ;
- du centre de formation de mainteneur du matériel roulant d'Hellemmes de la SNCF.

## Agréments d'organismes qualifiés

Dès la conception d'un véhicule ou d'un sous-système nouveau ou d'une modification substantielle d'un véhicule ou d'un sous-système existant, puis au cours de la phase de réalisation, le responsable du projet recourt aux services d'un organisme qualifié agréé par l'EPSF.

L'organisme qualifié est chargé, notamment, d'évaluer si la conception et la réalisation du véhicule ou du sous-système permettront de maintenir un niveau global de sécurité au moins équivalent à celui résultant de la mise en œuvre de systèmes ou sous-systèmes existants assurant des services ou fonctions comparables et ce pendant toute la durée prévisible de son exploitation. Il doit également s'assurer que les objectifs d'interopérabilité seront atteints.

Un organisme candidat à l'agrément doit avoir été accrédité par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou par tout autre organisme signataire de l'accord de reconnaissance multilatéral établi dans le cadre de la coordination européenne des organismes d'accréditation selon la norme ISO/CEI/17020, type A ou selon la norme NF EN 45011 pour l'« examen de la conception ».

En 2012, l'organisme belge Belgorail a été agréé par l'EPSF.

## Approbations du règlement de sécurité de l'exploitation des réseaux ferrés portuaires

Par ordonnance du 2 août 2005, l'État a confié aux autorités portuaires la gestion du réseau ferroviaire se trouvant dans les emprises du port. Celle-ci était jusqu'alors assurée par la SNCF. La transition s'est faite de manière progressive. Dès lors, l'autorité portuaire doit établir, après consultation de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, un règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) des voies ferrées portuaires qui précise les mesures d'exploitation applicables.

Ce règlement est soumis à l'approbation de l'EPSF. Cette approbation est valable pour une durée maximale de cinq ans.

En 2012, trois ports ont vu leur RSE approuvé par l'EPSF. Il s'agit :

- du grand port maritime de Bordeaux ;
- du port autonome de Paris ;
- du port autonome de Strasbourg.

## Agréments des opérateurs ferroviaires portuaires

Afin de pouvoir assurer des services de transport ferroviaire sur le réseau d'un port, une entreprise doit :

- soit être titulaire d'un certificat de sécurité valide pour des activités sur le RFN. Dans ce cas, un simple engagement au respect des conditions techniques et d'exploitation applicables sur le réseau ferroviaire portuaire est suffisant ;
- soit être autorisée par l'autorité portuaire à effectuer des circulations limitées en tant qu'embranché ;
- soit être titulaire d'un agrément délivré par le ministère en charge des transports.

Dans ce dernier cas, le Code des ports maritimes prévoit que la demande d'agrément soit transmise à l'EPSF par l'autorité portuaire avec son avis. L'EPSF est alors en charge d'émettre un avis conforme au ministère après instruction du dossier de demande.

En 2012, l'EPSF a émis un avis conforme favorable à la demande d'agrément de la société IDEA qui intervient sur le réseau ferroviaire du grand port maritime de Nantes – Saint-Nazaire.

## Accompagnement de la démarche d'élaboration des dossiers – Conseil

Une part importante à ne pas négliger de l'activité de l'EPSF consiste à conseiller et à accompagner les demandeurs d'autorisations dans l'élaboration de leur dossier dès qu'ils ont formulé une intention de déposer une demande.

Cette activité, qui a été identifiée en tant que telle dans le projet de contrat d'objectifs 2013/2015, revêt plusieurs aspects :

- information sur les différents types d'autorisations et sur la nécessité d'en être titulaire en fonction de l'activité envisagée ;
- information sur les obligations des demandeurs ;
- information sur les procédures relatives aux différents types d'autorisations et des attentes de l'EPSF pour chacune d'entre elles ;
- présentation et explication des exigences réglementaires ;
- accompagnement des demandeurs dans l'élaboration du dossier qui accompagnera leur demande d'autorisations (sans que cet accompagnement ne puisse être considéré comme une validation « au fil de l'eau » du dossier) ;
- conseil avant la demande d'autorisation, en cours d'instruction mais également dans la mise en œuvre de l'autorisation délivrée.

Bien que tous les demandeurs puissent bénéficier de cette démarche, elle a pris une part prépondérante sur deux dossiers au cours de l'année 2012 vu la complexité et l'ampleur des activités couvertes par ces demandes.

Il s'agit :

- du certificat de sécurité de la SNCF qui a été renouvelé en date du 24 mai 2012 et pour lequel cette démarche avait été initiée dès septembre 2011 ;
- de l'agrément de RFF en tant que gestionnaire d'infrastructure et de la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué dont le renouvellement doit intervenir en février 2013 et pour lequel la démarche a été initiée dès le mois de février 2012.

La difficulté a principalement résidé dans l'appréhension des évolutions réglementaires récentes :

- certification des conducteurs ;
- évolution des exigences relatives à la maintenance des wagons avec la publication de la réglementation relative aux entités en charge de la maintenance ;
- prise en compte (de manière anticipée dans le cas du certificat de sécurité de la SNCF) des dispositions de l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national et, principalement, de la mise en œuvre de procédures et méthodes d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour l'infrastructure ou l'exploitation.

## Autorisations de mise en exploitation commerciale

Les demandes d'autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) de systèmes nouveaux ou substantiellement modifiés s'effectuent en plusieurs étapes. Pour les lignes et systèmes, les demandes s'effectuent en trois étapes avec le dossier de défini-

tion de sécurité (DDS), le dossier préliminaire de sécurité (DPS) et le dossier de sécurité (DS) ; pour les matériels roulants (locomotives, rames, wagons, etc.), les demandes s'effectuent en deux étapes avec le dossier de conception de la sécurité (DCS) et le DS.

## Infrastructure

Deux AMEC ont été délivrées pour les projets suivants :

- commande centralisée de voie banalisée de type spécial (CCVB-S), sur la ligne Nice – Breil qui permet d'augmenter la capacité de la ligne en automatisant au maximum ses procédures d'exploitation ;
- ligne Tassin – Brignais, modifiée en vue de permettre la circulation de trams-trains en liaison directe entre la gare de Lyon – Saint-Paul et Brignais via le shunt de Tassin, dans le cadre de la modernisation de l'Ouest lyonnais.

Par ailleurs, l'EPSF a instruit deux dossiers concernant des projets de construction de lignes à grande vitesse en vue de la délivrance d'une AMEC à moyen terme :

- la LGV Sud Europe Atlantique, Tours – Bordeaux (LGV SEA) : le DPS du poste de commande à distance et central sous-station. Le projet LGV SEA consiste en la réalisation de 302 km de ligne nouvelle à double voie entre Tours et Bordeaux, dans le prolongement de la ligne à grande vitesse Paris – Tours mise en service en 1989, dans le cadre du projet « TGV Atlantique ». La société LISEA (groupe Vinci), concessionnaire de la LGV SEA, assure la construction, puis l'entretien et l'exploitation de la ligne. Ce projet nécessitera donc l'agrément de sécurité de LISEA en tant que gestionnaire d'infrastructure ;
- la LGV Bretagne – Pays de la Loire, Le Mans – Rennes (LGV BPL) : le DPS partie 1 « Génie civil et organisation projet, sécurité et maintenance ». Le projet de la LGV BPL consiste en la construction de 182 km de ligne nouvelle à double voie en prolongement, dans la direction de Rennes et de Nantes, de la LGV Paris – Connerré, mise en service en 1989. La société ERE (groupe Eiffage), concessionnaire de la LGV BPL, assure la construction et la maintenance de la ligne, ce qui nécessite également son agrément de gestionnaire d'infrastructure.

## Contrôle/Commande/Signalisation

Seize AMEC ont été délivrées pour les projets suivants :

- 15 postes d'aiguillage de type PIPC 2006 : sites de Drap, Sospel, Peille, l'Escarène, Vertaizon, Francheville – Brignais, Tassin, Gorge-de-Loup – Lyon-Saint-Paul, Bantzenheim, Fleurville, Sennecey, Tournus, Uchizy, Marseille – Charteux et Marseille – Blancarde ;
- 1 poste d'aiguillage de type SEI 2006 : site de Reding.

Des dossiers préliminaires ont également été instruits pour :

- un projet de prolongement du RER E (projet EOLE), de conception et de développement d'un nouveau système d'exploitation sur cette ligne (Projet NEXT)/ DDS ;
- des projets de modernisation de lignes ou de reprise des circulations sur des lignes constituant une modification substantielle du RFN :
  - projet d'augmentation de la capacité de la ligne Saint-Gervais – Vallorcine/DDS et DPS (phase 1 : modernisation voie et tunnel des Montets),
  - projet de modernisation de la ligne Serqueux – Gisors/DDS,
  - projet de reprise des circulations ferroviaires entre Oloron et Bedous/DDS.

## Matériel roulant (hors wagons)

Vingt et un dossiers relatifs à des demandes d'AMEC ont été déposés en 2012. Vingt ont donné lieu à la délivrance d'une AMEC.

Deux dossiers ont concerné du matériel nouveau :

- le tram-train DUALIS U52500 sur l'Ouest lyonnais : le DUALIS U52500 est la version 25kV/1500V du tram-train DUALIS U53500 exploité en région Pays de Loire. Les trams-trains sont des matériels conçus pour circuler sur le RFN et sur les voies urbaines en mixité avec des tramways. Dans le cas de son exploitation sur l'Ouest lyonnais, le DUALIS U52500 a la particularité d'être exploité comme un train léger et de ne pas circuler sur voies urbaines, de ce fait certains équipements comme le chasse-corps ne sont pas installés ;
- la rame RABe Flirt France : la rame Flirt France est une automotrice autorisée par l'OFT sur le réseau ferré suisse. L'OFT et l'EPSF ayant signé un protocole d'accord de reconnaissance mutuelle des autorisations, le processus d'instruction de la demande d'AMEC a pu être optimisé par l'application de ce protocole, notamment via l'échange de certificats de conformité entre les deux autorités nationales de sécurité.

Dix-huit dossiers ont porté sur des modifications substantielles ou des modifications de types relatives aux matériels suivants :

- locomotives BB 475000/475100 et 475400, aptitude à la circulation sur les voies du RFN classées C4 ;
- tram-train DUALIS U53500 Pays de la Loire, modification de la suspension (version 3) ;
- rame RABe Flirt France, ligne Delle – Boncourt\* ;
- rame Npz560 modernisée DOMINO, ligne Delle – Boncourt\* ;
- locomotive BB 7600, modification réversibilité ;
- locomotive G1206 Travaux CIIIa, nouvelle motorisation conforme à la STI Bruit ;
- locomotive G1206 Travaux MIIIa, nouvelle motorisation conforme à la STI Bruit ;
- locomotive G1206 Travaux CIIIa T, conformité STI Tunnel ;
- locomotive EURO 4000 type II F-B ;
- locomotive TRAXX F140 MS Version KL, modification de la version logiciel ;
- automotrice AM 96 et AM 78-79, installation de la TBL1+ ;
- rame TGV 2N2, circulation en UM homogène ;
- rame TGV 2N2, modification logiciel de traction ;
- rames TGV, modification tripode NG ;
- rames TGV, nouveau fonctionnel portes et agent d'accompagnement ;
- locotracteur Y9000, nouvelle motorisation conforme à la STI Bruit ;
- locomotive BB 67200, TVM 430 et système KARM ;
- locomotive BB 430, rénovation.

\*Autorisation limitée à la ligne Delle – Boncourt en application à l'accord transfrontalier entre l'EPSF et l'OFT.

Un dossier portant sur la modification du logiciel des locomotives BB 437000 et PRIMA 3U15 n'a pas donné lieu à une AMEC, la modification ayant été considérée comme non substantielle.

Les instructions des matériels roulants (hors wagons) en cours concernent :

- un DDS relatif à la circulation de doubles trains en liaison radio dans la limite de longueur autorisée ;
- un DCS concernant la locomotive diesel hydraulique G18 destinée au transport de marchandises.

### Wagons

Neuf dossiers ont fait l'objet de la délivrance d'AMEC.

Six dossiers ont porté sur des nouveaux types de matériels :

- wagon citerne RID franco-espagnol destiné au transport d'AMTP apte à circuler sur le RFN et le réseau espagnol ;
- wagon porte-autos TAL 411 de 33 m de longueur ;
- wagon à 2 trémies Fanps ;
- wagon citerne RID destiné au transport de gaz butane ;
- wagon citerne RID destiné au transport de produits pétroliers ;
- wagon porte-autos TA 411 de 31 m de longueur.

Deux dossiers ont porté sur des modifications substantielles :

- wagon encadreur de la NAT (Z50000) ;
- wagon encadreur de matériels voyageurs.

Un autre a concerné l'autorisation d'un matériel déjà autorisé dans un autre État membre :

- wagon Cargo Beamer destiné au transport de semi-remorques.

Hormis pour les modifications des deux wagons encadreurs, les

dossiers (DS et DTS) ont été instruits sur la base des STI Wagons et Bruit et des référentiels nationaux. Ces projets ont notamment fait l'objet, de la part des demandeurs :

- de démonstrations de sécurité relatives au comportement dynamique, à la résistance de la structure, aux capacités de freinage ;
- de la vérification du niveau de bruit.

Sur la base du rapport final de l'organisme qualifié agréé, des certificats de vérification CE délivrés par les organismes habilités, des déclarations du demandeur et/ou du constructeur, l'EPSF a délivré les différentes AMEC.

Les instructions « wagons » en cours concernent :

- un DCS - Wagon à 2 trémies Fanps ;
- un DCS - Wagon citerne RID destiné au transport de produits pétroliers.

### Autres instructions en cours

- une autorisation de circulation exceptionnelle des locomotives S252 et S319.2 sur la section internationale Perpignan – Figueras ;
- un avis sur la mise en service de la version 7.2.4.5 du Bi-Standard ERTMS sur TGV DASYE sur la section internationale Perpignan – Figueras.

## Autres autorisations

### Agrément pour le transport de marchandises dangereuses

Conformément à l'article 15 de l'arrêté « TMD », trois nouveaux agréments de type pour des wagons citernes ont été délivrés selon la version 2011 du règlement RID :

- agrément de type pour un wagon citerne destiné au transport de 4-thiapentanal ;
- agrément de type pour un wagon citerne destiné au transport de butane ;
- agrément de type pour un wagon citerne destiné au transport de produits pétroliers.

Sans préjudice des autres dossiers de sécurité présentés à l'EPSF par le demandeur afin d'obtenir l'autorisation de mise en exploitation commerciale de leur nouveau projet de matériel, les constructeurs des wagons citernes ont déposé une demande d'instruction de dossier pour l'obtention d'un agrément de type selon le § 6.8.2.3 du RID en vigueur.

La mission de l'EPSF a consisté d'une part, en la vérification d'un dossier technique et d'autre part, en une expertise d'un prototype sur le site du constructeur concerné, pour en vérifier sa conformité au dossier technique. La validation finale de chacun des nouveaux types de wagon citerne s'est traduite par la délivrance d'un

numéro d'agrément et d'un certificat intitulé « certificat d'agrément de type de citerne TMD de wagon ».

Ces agréments de type RID dont la durée de validité est de 10 ans maximum, ont servi à la fabrication de citernes de série, dont la conformité au type validée par l'EPSF, a été vérifiée par des experts agréés selon le § 6.8.2.4.6 du RID.

Comme prévu à l'article 11 de l'arrêté du 23 juillet 2012, l'agrément des nouveaux prototypes de wagon citerne destiné au transport de matières dangereuses est annexé à l'autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée par l'EPSF à l'issue de l'instruction du dossier de sécurité.

Par ailleurs, en vertu du point 7 de l'article 15 de l'arrêté TMD, l'EPSF a été saisi de cinq demandes de modifications de citernes de wagons affectés au transport de matières dangereuses. Le contrôle exceptionnel prévu au 6.8.2.4.4 du RID a été réalisé sur les citernes modifiées par les organismes agréés, après l'accord préalable de l'EPSF sur la réalisation des travaux de modification remettant en cause l'agrément du prototype des citernes concernées.

---

## Autorisations de circulations exceptionnelles

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

En 2012, 73 autorisations de circulations exceptionnelles ont été délivrées pour la réalisation des essais sur le RFN. Ces essais ont concerné du matériel nouveau, modifié ou devant circuler sur une infrastructure modifiée. Les autorisations de circulations

exceptionnelles délivrées en 2012 ont porté principalement sur quatre catégories :

- les matériels modifiés substantiellement qui ont fait l'objet d'une demande d'AMEC à l'EPSF en 2012, environ 25 % ;
- les matériels nouveaux ou modifiés substantiellement qui sont actuellement en cours de mise au point et qui devraient à court ou moyen terme faire l'objet de demandes d'AMEC auprès de l'EPSF, environ 60 % ;
- les essais divers (marches de réception de matériels sortant d'usine) qui représentent 5 % ;
- et les essais concernant les interactions entre le matériel roulant et l'infrastructure qui représentent 10 % des demandes.

---

## Installations de sécurité « simples »

Dans le cadre de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012 « fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national », l'EPSF a reçu pour avis, de la part de la DCF, 61 consignes locales d'exploitation portant sur des installations de sécurité devant être désignées comme simples. Après examen, l'établissement a donné son accord pour 57 d'entre elles. En revanche, pour les trois autres, il a considéré que les conditions d'exploitation ou d'environnement ne permettaient pas de désigner les installations correspondantes comme simples.

L'instruction des demandes fournit l'occasion à l'EPSF de faire des remarques sur la rédaction et le contenu des consignes locales d'exploitation, textes faisant partie de la documentation d'exploitation, en vertu de ses compétences prévues à l'article 10 du décret 2006-1279. Cet examen a permis :

- d'identifier certains points de fond récurrents à clarifier avec RFF et la DCF ;
- de rédiger en conséquence un guide « Examen par l'EPSF des installations de sécurité pouvant être considérées comme simples » destiné à fournir une aide à l'analyse préalable par la DCF et RFF ;
- d'identifier des axes d'amélioration de la qualité des consignes locales d'exploitation.

L'ensemble de ces questions a fait l'objet d'une réunion d'échanges à haut niveau avec la DCF et RFF. Ce type de réunion est appelé à se renouveler régulièrement.

# Les contrôles

L'EPSF est chargé du contrôle de l'ensemble des opérateurs et des différents intervenants de la production des services de transport ferroviaire. La surveillance de la sécurité sur les réseaux ferrés est réalisée de façon continue. Pour mener à bien sa mission, l'EPSF effectue des contrôles au moyen d'audits ou d'inspections par des agents de l'établissement habilités « inspecteurs » par le directeur général.

## ■ Les audits sont :

- soit « systématiques » : audits associés à la délivrance préalable d'une autorisation (audits des exploitants ferroviaires concernant les thèmes du dossier de sécurité, audits des centres de formation et des organismes qualifiés agréés, audits dans les six mois qui suivent la délivrance d'une AMEC) ;
- soit « conjoncturels » : audits déclenchés à la suite d'une alerte, d'une répétitivité d'incidents critiques, d'une situation analysée comme fragile, d'une évolution du système ferroviaire liée, par exemple, à la réglementation ou d'une recommandation du BEA TT.

- Les inspections sont, par définition, conjoncturelles et sont déclenchées de la même manière que les audits conjoncturels. Elles sont déclenchées sans préavis (ou dans un délai très court) à l'entité contrôlée et concernent principalement des activités à caractère opérationnel sur un champ restreint. Elles peuvent également être déclenchées pour vérifier la mise en œuvre de mesures conservatoires ou d'actions correctives liées à un audit précédent.

L'ensemble de ces contrôles constitue le programme de réalisation initial, dans un premier temps, puis devient le programme réactualisé en fonction de l'actualité tout au long de l'année.

L'année 2012 a permis de poursuivre des actions visant à améliorer la réalisation de nos contrôles. Deux initiatives sont à souligner en 2012 : le lancement d'un appel d'offre pour l'acquisition d'un outil informatique permettant de faciliter la planification et le suivi des contrôles ainsi qu'une modification de la procédure de réalisation des contrôles.

L'année 2012 s'inscrivant dans un contexte où le nombre d'acteurs ferroviaires est en hausse, il est important que les contrôles que l'EPSF effectue soient de véritables éléments de maîtrise des risques ferroviaires ayant pour objectif de maintenir le haut niveau de sécurité du système ferroviaire.

## Les contrôles réalisés

L'EPSF a réalisé 95 contrôles sur 2012, nombre identique à celui de l'année précédente. Nous constatons une augmentation d'environ 45 % du nombre d'audits systématiques du fait de l'augmentation des acteurs ferroviaires. Le nombre de contrôles étant stable par rapport à l'année 2011, l'accroissement des audits systématiques a une influence sur le nombre d'inspections et d'audits conjoncturels.

Les contrôles se répartissent comme suit :

- 56 audits (dont 47 systématiques et 9 conjoncturels) ;
- 39 inspections ;
- 1 audit sur le thème de la documentation mise en place par Eurotunnel, pour le compte de la Commission intergouvernementale du Tunnel sous la Manche.

L'EPSF continue les échanges avec les autres autorités nationales de sécurité. L'année 2012 a permis de réaliser deux contrôles en collaboration avec l'OFT. Les contrôles ont porté sur des inspections d'exploitations permettant d'examiner les installations (voies, moteurs d'aiguilles, équipements de sécurité) et de matériel roulant (habilitation du conducteur, lettre de voiture, etc.).

Des experts de l'EPSF, agissant en qualité d'inspecteurs auprès du Comité de sécurité du Tunnel sous la Manche ont réalisé un audit pour vérifier la mise en œuvre et l'efficacité du dispositif prévu pour la gestion de la documentation.

### Les audits systématiques

Les audits de l'année 2012 ont concerné plus particulièrement deux thèmes importants développés par les opérateurs ferroviaires dans leur dossier de certificat de sécurité : la formation et l'habilitation des opérateurs ainsi que les procédures de contrôles et de retour d'expérience interne.

Plusieurs entreprises ferroviaires ayant obtenu leur certificat ou agrément de sécurité depuis peu de temps ont été auditées sur l'ensemble de leur système de gestion de la sécurité.

Citons les entreprises ferroviaires :

- RENFE ;
- ETF Services ;
- TVT ;
- SNCB Logistics ;
- Trenitalia.

et onze centres de formation :

- 2 centres de formation « Circulation ferroviaire » (Nantes et Nanterre) ;
- 3 centres de production de formation « Traction » (Blainville, Lyon et Rennes) ;
- 2 centres de formation « Matériel » (Hellemmes et Sotteville) ;
- 2 campus (Paris Escale et Tours) ;
- 1 centre national de formation « Infrastructure » (Nanterre) ;
- 1 centre de gestion des techniques d'ingénierie et de la formation (Rueil-Malmaison).

Citons également deux audits qui ont été menés afin d'évaluer la conformité de l'application et l'efficacité des dispositions concernant la sécurité relatives au système tram-train sur la ligne Nantes – Clisson et Esbly – Cressy. Les audits ont porté sur les domaines d'infrastructure, d'exploitation, de traction et de matériel roulant.

### Les audits conjoncturels

Il y a eu neuf audits conjoncturels. Sept d'entre eux ont porté sur la surveillance des trains en circulation auprès de :

- la DCF ;
- la SNCF (en tant que GID) ;
- Colas Rail ;
- ECR ;
- Europorte France ;
- la SNCF (en tant que EF) ;
- VFLI.

Un autre a porté sur la sécurité de l'exploitation aux frontières du RFN (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse, Italie et Espagne).

Enfin, un dernier a porté sur la maintenance de l'infrastructure (RFF).

### Les inspections

Parmi les inspections, une inspection mérite d'être soulignée, il s'agissait de vérifier la conformité, l'efficacité et le respect

des procédures d'exploitation et de maintenance permettant de garantir la sécurité du système ferroviaire sur le site de Gevrey-Chambertin (21) au travers :

- de l'organisation et des prescriptions permettant de garantir la maîtrise de la sécurité :
  - des circulations,
  - des installations fixes,
  - des matériels roulants,
  - des personnels, usagers et tiers ;
- de la conformité de la mise en œuvre des procédures ;
- du management opérationnel de la sécurité, du retour d'expérience et des actions d'amélioration de la sécurité.

### Les écarts constatés

En 2012, l'ensemble des contrôles a engendré la notification de 246 écarts, dont 3 points bloquants 70 écarts majeurs et 173 réserves. Le nombre d'écarts est en diminution d'environ 17 % par rapport à 2011.

Qualitativement, les domaines repérés comme fragiles sont les suivants :

- déclinaison de l'arrêté du 19 mars 2012, la fragilité portait particulièrement sur les articles 10 et 23 du présent arrêté :
  - article 10 : concernant la formation et compétences du personnel et plus précisément l'identification des tâches de sécurité,
  - article 23 : formalisation par des procédures à mettre en œuvre « formation, maintien des connaissances et contrôles » ;
- délivrance des attestations complémentaires et mise en place du registre pour la fonction de sécurité conducteur ;
- habilitations, ce point concernait essentiellement les aptitudes physiques et psychologiques et l'habilitation des dirigeants affectés occasionnellement à des fonctions de sécurité ;
- formation continue au titre de l'arrêté d'aptitude, dans le cadre du maintien des compétences ;
- maintenance du matériel roulant, répartition des missions et responsabilités des ECM, périodicité de la maintenance préventive et le dispositif de contrôle ;
- documentation et veille législative ;
- retour d'expérience (absent ou incomplet).

On constate également une diminution de la gravité des écarts constatés. Le nombre moyen d'écarts majeurs notifiés à l'issue d'un contrôle est en baisse (0,8 en 2011 contre 0,73 en 2012) et les réserves sont en baisse également (2,2 en 2011 contre 1,82 en 2012).

### Les écarts soldés

L'EPSF constate qu'un certain nombre d'actions correctives convenues avec les entités contrôlées à l'issue du contrôle ne sont pas réalisées dans les délais prévus. Ce nombre d'écarts non soldés à la date cible est passé de 11 % de fin 2011 à 8,8 % à fin 2012 grâce à une action spécifique menée par l'EPSF. En 2013, l'EPSF renforcera son action de suivi de traitement des écarts afin d'améliorer cet indicateur.

---

## La procédure de « Réalisation des contrôles »

La procédure de « Réalisation des contrôles » a été modifiée pour tenir compte de l'évolution de notre organisation et du retour d'expérience que nous animons régulièrement.

Ces modifications portent essentiellement sur :

- la clarification des deux étapes du contrôle qui distingue désormais un « **rapport de constat** » résultant des visites et constats sur site et sur pièce réalisés par l'équipe de contrôle de l'EPSF (conformément à la réglementation, ce « rapport de constat » est soumis à l'entité contrôlée) et un « **rapport de contrôle** » qui inclut la qualification des écarts constatés et qui prend acte des mesures correctives convenues ;
- la simplification de la hiérarchie des écarts notifiés, les catégories de ce « point sensible » et « d'observation » étant regroupées en « **point de fragilité** » (constat d'une situation jugée fragile par rapport à la sécurité ferroviaire, la situation pouvant être conforme ou non aux Référentiels et aux Règles de l'art).

# Le suivi de la sécurité et le retour d'expérience

Le recueil, l'analyse et d'exploitation des informations relatives aux incidents de sécurité survenus sur le réseau ferré permet d'évaluer le niveau de sécurité et de détecter les points de fragilité utiles notamment à l'orientation et à la préparation des contrôles menés par l'EPSF. Au titre du suivi de la sécurité, l'année 2012 semble, au travers de chiffres encore non complètement consolidés, montrer une baisse du nombre relatif d'accidents significatifs par million de train-km. Cette baisse est notable en particulier en ce qui concerne les accidents ayant eu pour conséquences des tués ou des blessés graves.

## La surveillance du niveau de sécurité

En 2012, l'EPSF a continué à suivre, analyser et classer les événements dont elle a connaissance à travers les sources d'information du GI/GID et des EF. À partir d'une classification d'événements mise en place dès 2006, ce sont environ 9 000 événements qui ont été enregistrés en 2012. Ce constat est en légère diminution par rapport à 2011 et se situe en dessous de la moyenne annuelle d'événements enregistrés depuis 2009, dernière date d'évolution des sources d'information.

Concernant les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables), 179 événements « sécurité » ont été enregistrés en moyenne par mois. Cette valeur se situe dans la moyenne mensuelle d'événements de ce type depuis 2009. L'analyse précise des évolutions par typologie d'événements ainsi que les indicateurs de sécurité (en cours de consolidation) figureront dans le Rapport annuel sur la sécurité des circulations 2012 transmis au ministère chargé des transports et à l'ERA fin septembre 2013.

Parmi les événements pris en compte dans ces indicateurs, certains d'entre eux ont déclenché une enquête du BEA TT :

- le choc d'un train contre un isolateur décroché à Sevran (93), le 1<sup>er</sup> février 2012;
- le rattrapage de deux trains de fret à Maillé (37), le 1<sup>er</sup> février 2012;
- le déraillement d'un TER à la suite de l'éboulement d'un mur de soutènement à Mercuès, le 22 mai 2012;
- le heurt d'un engin de travaux sur caténaires par un train de voyageurs à Lachapelle-Auzac (46), le 4 juillet 2012;
- la collision entre un train, un minibus et un véhicule léger à Amilly (28), le 27 octobre 2012.

L'EPSF a été à l'origine de trois alertes issues de l'exploitation de la base de données d'incidents ou d'informations en provenance d'autres autorités nationales de sécurité européennes. Ces alertes ont donné lieu à une diffusion d'informations adressées aux opérateurs ferroviaires impliqués, elles ont concerné :

- le 6 mars 2012, la désolidarisation de « pares-soleil » sur des wagons citernes;
- le 4 avril 2012, la défaillance d'un wagon CD Cargo;
- le 27 juillet 2012, le décalage de roues sur des wagons lors d'un accident en Italie.

Les rapports de sécurité 2010 du GI et des EF ont été reçus à l'EPSF avant le 30 juin 2011 conformément à l'article 17 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006. Ils ont permis, en plus des éléments propres aux activités de l'EPSF, de rédiger le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2011.

L'animation d'un retour d'expérience (REX) national, permettant de partager entre exploitants les enseignements des incidents mais aussi les bonnes pratiques, confirme, année après année, son utilité au service de la sécurité et du maintien de la cohérence d'un système ferroviaire dont l'exploitation implique un nombre croissant d'acteurs.

## L'animation du retour d'expérience national

L'EPSF a poursuivi en 2012 sa démarche d'animation du « REX système » initiée en 2007. Cette démarche permet un partage entre tous les exploitants des informations du retour d'expérience et se traduit par l'animation de réunions trimestrielles de retour d'expérience et par la diffusion d'un bulletin d'information mensuel sur les incidents.

Le séminaire du 25 janvier 2012 a permis de faire un bilan sur les sujets « systèmes » en cours et d'évoquer les évolutions comme les évolutions réglementaires ou la démultiplication du retour d'expérience à un niveau local. Les quatre réunions REX trimestrielles, tenues en janvier, avril, juin et octobre 2012, animées par l'EPSF, ont réuni l'ensemble des représentants des EF autorisées sur le RFN, des GI (RFF et TP Ferro) et du GID, ainsi que des représentants du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) et du BEA TT. Les échanges qui ont eu lieu au cours de ces réunions REX ont porté sur le partage des bonnes pratiques, issues ou non du retour d'expérience, faisant suite à un incident ou à un accident et sur le questionnement de problématiques communes.

L'EPSF a rédigé 12 bulletins d'information mensuels sur les incidents de sécurité les plus significatifs dans lesquels, en moyenne, une douzaine d'événements ont retenu son attention. Pour chacun d'entre eux, un commentaire de l'EPSF précise les raisons de sa sélection à partir d'un résumé des faits établis.

Comme pour les réunions de retour d'expérience trimestrielles, quatre autres réunions rassemblant l'EPSF, le ministère en charge des transports, le BEA TT, RFF, la SNCF (GID) et la DCF se sont déroulées en janvier, avril, juin et octobre 2012. Ces réunions ont permis de débattre des indicateurs de sécurité communs ainsi que

des indicateurs de sécurité particuliers. De plus, des échanges sur des incidents particuliers ou sur des thèmes propres à l'activité de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ont eu lieu dans l'objectif de vérifier la qualité du retour d'expérience effectué sur ces activités spécifiques.



En plus de ces activités habituelles en matière de retour d'expérience, l'EPSF a démarré en 2012 la démarche de démultiplication du retour d'expérience au niveau local. Concrètement cette activité, dont l'objectif est de s'assurer que les enseignements tirés des analyses par les exploitants ferroviaires s'effectuent correctement en prenant en considération les interfaces existantes entre ces entités, a engendré le déclenchement de huit retours d'expérience au niveau local. L'EPSF a assuré le pilotage de ces actions en validant le choix des incidents et en effectuant le suivi des rencontres organisées par les délégués locaux de la division IOS V de la DCF.

## Autres actions

L'EPSF a également participé aux groupes de travail nationaux et instance suivants :

- groupe de travail portant sur l'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires, piloté par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ;
- groupe de travail portant sur la transformation des accès de secours des tunnels des RER et du métro de Paris en issues de secours, piloté également par la DGITM ;
- instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau piloté par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Une assistance a également été portée au Comité de sécurité de la commission intergouvernementale pour la liaison ferroviaire à grande vitesse Perpignan – Figueras ainsi qu'au Comité technique et de sécurité de la commission intergouvernementale pour la liaison ferroviaire à grande vitesse Lyon – Turin.

# Les immatriculations

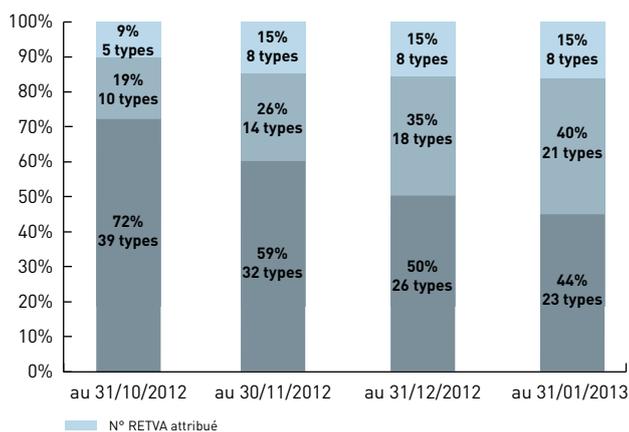
Les travaux relatifs à l'immatriculation des véhicules se sont poursuivis de façon active en 2012, d'une part dans le cadre des travaux en cours au niveau européen pour définir et gérer informatiquement le Registre européen des types de véhicules autorisés, d'autre part au travers de la mise à jour du Registre national des véhicules qui compte maintenant plus de 185 655 enregistrements.

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

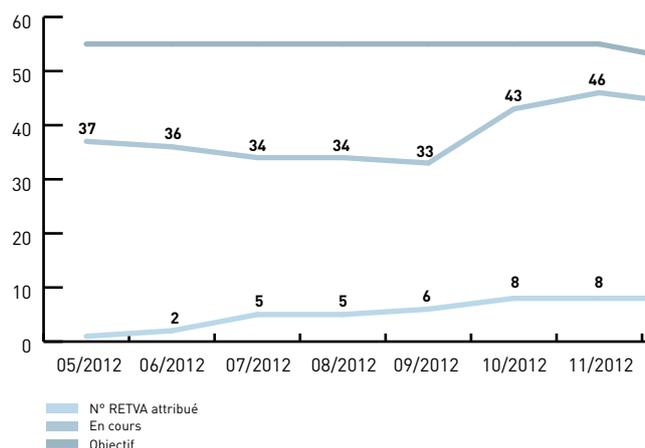
L'EPSF a participé aux groupes de travail de l'ERA chargés de définir les caractéristiques de ce registre et à l'élaboration de l'application informatique proposée par l'agence. L'EPSF a collecté les caractéristiques des types autorisés depuis le 19 juillet 2010 pour renseigner les données dans ce registre (conformément à la décision 2011/665/UE).

Un recensement des types autorisés avant le 19/07/2010 fait apparaître 708 types, tous matériels confondus. Ces types seront progressivement intégrés dans le registre à partir de janvier 2013.

### SITUATION DES TYPES AUTORISÉS APRÈS LE 19/07/2010



### ÉVOLUTION DES TYPES AUTORISÉS VALIDÉS PAR L'ERA DEPUIS LE 19/07/2010



# Le Registre national des véhicules

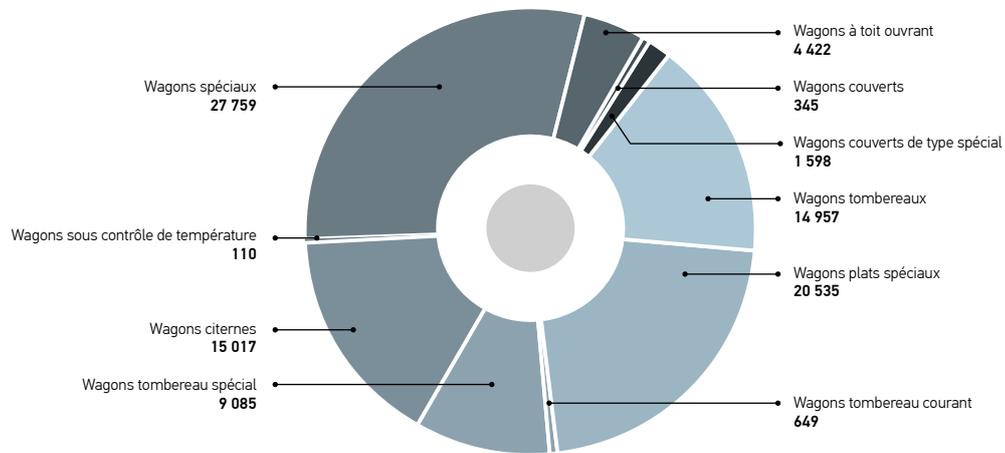
La base locale de l'EPSF alimente quotidiennement le Registre national des véhicules (RNV) à l'aide des données fournies par les demandeurs.

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

vérifier ces données. Une nouvelle version intégrant les autorisations opérationnelles, dans sa version 1.3, depuis décembre 2012.

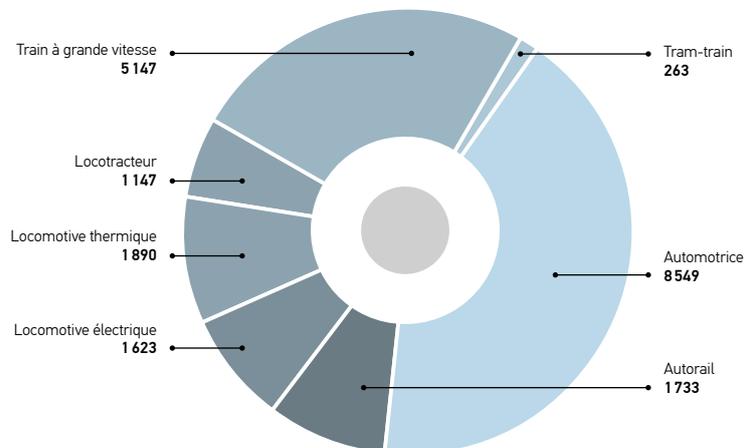
Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2012, 121 115 véhicules immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RFN: 94 477 wagons dédiés au transport de marchandises, 20 347 matériels moteurs et 6 291 voitures à voyageurs.

## 94 477 wagons dédiés au transport de marchandises

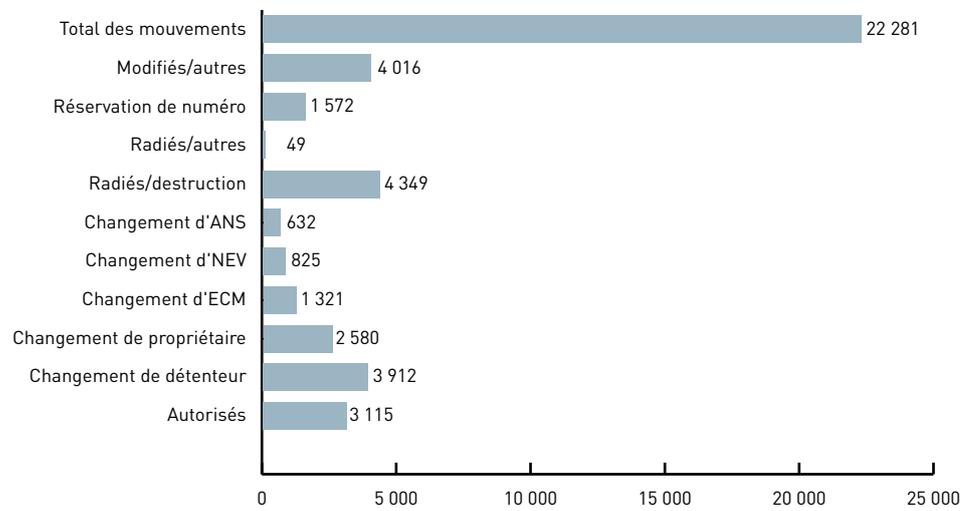


## 20 347 matériels moteurs

### RÉPARTITION DU MATÉRIEL MOTEUR PAR FAMILLE DE VÉHICULES



**En 2012, pas moins de 22 281 mouvements ont été effectués dans la base de données du RNV.**



# Les licences de conducteur de train

---

Nul ne peut assurer la conduite d'un train sur le réseau ferroviaire lors des périodes au cours desquelles il est offert une capacité d'infrastructure, s'il n'est titulaire d'une licence dont la délivrance est subordonnée à des conditions de formation scolaire, de connaissances professionnelles et d'aptitudes physiques et psychologiques.

---

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2011, tout conducteur assurant pour la première fois des services nécessitant de circuler sur le RFN et sur le territoire d'au moins un autre État membre de la communauté européenne doit être titulaire d'une licence.

À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2013, tout nouveau conducteur devra être titulaire d'une licence.

C'est l'EPSF qui est chargé de délivrer les licences et de tenir le registre afférent. Il s'appuie pour réaliser cette mission sur les compétences de l'Imprimerie nationale qui, au titre de son monopole légal de fabrication, produit les cartes de licence.

En 2012, l'EPSF a délivré 340 licences aux conducteurs des entreprises ferroviaires suivantes :

- 261 pour la SNCF ;
- 54 pour Europorte ;
- 12 pour Eurostar ;
- 7 pour TVT ;
- 6 pour VFLI.

À ce jour, l'ensemble des demandes reçu par l'EPSF l'a été dans le cadre des mandats confiés par les conducteurs à leur employeur.

# Les travaux communautaires

L'EPSF participe, pour le compte du ministère chargé des transports, aux travaux communautaires de préparation de la réglementation dans les groupes menés par l'ERA. Il l'assiste également dans les travaux de la Commission européenne au sein du RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire.

Les experts de l'EPSF participent de façon régulière aux principaux groupes de l'ERA où sont élaborés les projets de textes communautaires.

Cela a concerné, pour 2012 :

- dans le domaine de la sécurité, les groupes relatifs :
  - à la révision de la méthode de sécurité commune sur l'évaluation des risques,
  - à l'élaboration de la méthode de sécurité commune sur la « supervision » par les ANS,
  - à la coordination des ANS, aux performances de sécurité,
  - à la prise en compte du facteur humain ;
- dans le domaine de l'interopérabilité :
  - les groupes de travail relatifs à la fusion (GV et rail conventionnel) et à l'extension du champ à l'ensemble des réseaux des STI Loc § Pas, Infrastructure, Énergie, Exploitation et Sécurité dans les tunnels ferroviaires,
  - les groupes de travail concernant le suivi du registre national d'immatriculation, le registre des types de véhicules autorisés, le registre d'infrastructure,
  - le groupe de travail consacré au suivi d'ERTMS par les ANS ;
- dans le domaine de la reconnaissance mutuelle: les deux groupes (réduit et élargi) travaillant au développement des documents nationaux de référence et à la mise en place de la base de données correspondante (RDD).

L'EPSF a également assisté le représentant du ministère aux trois réunions du RISC, comité où sont notamment présentés au vote des États membres, par la Commission européenne, les projets de textes élaborés par l'ERA.

De façon non exhaustive, on peut relever parmi les dossiers les plus importants de l'année 2012 :

- le vote en juin 2012 de :
  - la spécification technique d'interopérabilité « Wagons »,
  - la méthode de sécurité commune à l'attention des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et des entités en charge de la maintenance visant à introduire des procédés harmonisés de suivi de leurs propres activités,
  - la méthode de sécurité commune à l'attention des ANS pour la supervision des activités des EF, GI et ECM ;
- la fin des travaux de révision de la méthode de sécurité commune pour l'évaluation et l'appréciation des risques ;
- la phase finale de l'élaboration des STI relatives à l'énergie, à la sécurité dans les tunnels, aux véhicules et à l'infrastructure. Le champ d'application de ces STI, jusqu'ici limité au réseau transeuropéen, va être étendu à l'ensemble du réseau ferroviaire existant.

# Les accords de reconnaissance mutuelle

Depuis plusieurs années, l'EPSF développe, avec ses homologues, une démarche d'accords destinés à faciliter la reconnaissance mutuelle des autorisations de véhicules. Ces accords s'appuient sur des documents techniques précisant, item par item, des critères et règles d'acceptation reconnus par les deux autorités nationale de sécurité concernées. Ceci dispense les demandeurs d'autorisations de dupliquer inutilement les essais.

Au cours de l'année 2012, les partenariats déjà existants en matière de reconnaissance mutuelle avec les autres autorités nationales de sécurité européennes se sont renforcés.

Trois nouveaux accords ont ainsi été signés.

- Le 16 janvier, signature d'un accord pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne. Ce protocole, dit « BeNeFLuCh », remplace celui du 22 décembre 2008 liant la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg et la Suisse, auquel l'Espagne s'est ralliée le 29 septembre 2011. Sa rédaction a mis à profit l'expérience tirée de l'application du précédent accord. Il facilitera, pour un véhicule déjà autorisé dans l'un des six pays, l'obtention d'autorisations dans les autres pays, en évitant, pour les paramètres en reconnaissance mutuelle, de refaire les essais et vérifications déjà effectués pour obtenir la première autorisation.
- Le 1<sup>er</sup> février, signature d'un accord pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des locomotives, des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre la France et l'Italie. Cet accord qui annule et remplace le précédent signé entre les deux ANS le 7 juillet 2010, étend son champ d'application aux véhicules qui circulaient dans l'un des deux pays et qui n'avaient pas été soumis à la procédure d'autorisation des ANS avant la création de ces dernières. Ce protocole d'accord a pour but de faciliter les procédures d'autorisations pour les demandeurs et l'accès au marché pour l'industrie dans les deux pays.

- Le 13 décembre, signature d'un protocole d'accord entre la France et l'Angleterre pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des véhicules ferroviaires conventionnels et à grande vitesse. Cet accord qui s'inscrit dans le cadre de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire ainsi que dans celui de la recommandation 2011/217/UE relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules, a pour objectif de faciliter les procédures d'autorisations pour les demandeurs et l'accès au marché pour l'industrie dans les deux pays. Il nécessitera un travail important entre l'ORR (Office of Rail Regulation) et l'EPSF afin d'établir la classification des règles françaises et britanniques.

En parallèle, un important travail de mise à jour des documents techniques communs a été et continue à être mené.

# Les textes réglementaires nationaux

---

Conformément au décret 2006-369, l'EPSF peut proposer au ministère chargé des transports toute évolution de la réglementation au vu, notamment, des résultats de sa surveillance de la sécurité

---

L'année 2012 a été marquée par la participation de l'EPSF aux travaux de préparation de plusieurs textes importants.

Concernant le projet d'arrêté « Réglementation », l'établissement a commandité et piloté début 2012 une analyse par un prestataire devant évaluer l'impact sur le niveau de sécurité susceptible d'être entraîné par la publication de l'arrêté. Cette étude a permis au ministère d'ajuster les dispositions de l'arrêté lui-même ainsi que d'élaborer la note qui fut publiée le même jour, le 19 mars.

Les principaux autres travaux auxquels a concouru l'EPSF ont porté sur les textes réglementaires suivants :

- l'arrêté « AMEC », publié le 23 juillet 2012 ;
- l'arrêté « Certification des ECM », publié le 22 octobre 2012 ;
- le projet de décret et le projet d'arrêté « Réseaux comparables »
- le projet du nouvel arrêté « Aptitude ».

En outre, l'EPSF a procédé, pour le compte et à la demande du ministère à la consultation des personnes intéressées à propos des textes suivants :

- le projet d'arrêté relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale de sous-systèmes ou de véhicules de transport ferroviaire nouveaux ou substantiellement modifiés (arrêté « AMEC ») ;
- le projet de règlement modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le RFN – Annexe, à propos du document RH 350.

Enfin, notons dans ce domaine une première rencontre de travail à l'automne, entre l'EPSF et le ministère, consacrée à l'examen de certaines difficultés d'application de l'arrêté du 19 mars, en préalable au rapport annuel que l'EPSF sera amené à produire à ce sujet en 2013, comme demandé par la note du 19 mars 2012.

# Les référentiels

Conformément à ses missions reprises dans le décret 2006-369, l'EPSF émet des « Recommandations », des « Règles de l'art » et des « Documents techniques ». L'année 2012 a été marquée par la publication de l'arrêté du 19 mars « fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur les réseau ferré national » ainsi que par celle de la note du 19 mars 2012 qui accompagne cet arrêté. Ces publications induisent pour l'EPSF un rôle de gardien de la cohérence d'ensemble des dispositions applicables en matière de sécurité ainsi qu'une compétence de publication de « moyens acceptables de conformité » (MAC) à la réglementation.

## Refonte des règles d'exploitation suite à l'arrêté du 19 mars 2012

La publication de l'arrêté du 19 mars 2012 « fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national » a permis d'engager les travaux de refonte des règles d'exploitation. Ces derniers sont menés en étroite collaboration avec RFF, la DCF et avec la participation des entreprises ferroviaires.

### Mise en conformité des textes annexés à l'arrêté du 23 juin 2003

Sept groupes de travail ont été engagés en 2012 sur les thèmes suivant :

- signalisation (IN 1482 et IN 2379);
- composition des trains (IN 1604 et règlement 001);
- détecteurs de boîtes chaudes (IN 777);
- radio sol-train (IN 1511);
- manœuvres (IN 1683 et FR 131);
- manœuvres des installations de sécurité désignées comme simples par les agents des entreprises ferroviaires (annexe 1 IN 1683);
- attelages et organes de frein (IN 1674 et IN 1675).

Le premier groupe de travail relatif à la signalisation est terminé et a donné lieu à la rédaction des projets de recommandation RC A 1a n° 1 et RC B 1a n° 1 qui sont soumis à consultation début 2013.

D'autre part, la réflexion a débuté en 2012 sur les sujets suivants :

- départ des trains (IN 1514 chapitre 2);
- reconnaissance à l'aptitude au transport (FR 002 et VO 168);
- montée et descente des voyageurs dans un train, prévention des risques de chutes (règlement 002);
- évolutions (IN 1685);
- marchandises roulantes (IN 1875);
- condition d'acheminement des unités de transport intermodal (IN 1873);
- généralités (IN 1472);
- service de circulation S2A (IN 1504).

Ces travaux se concrétiseront à partir de l'année 2013 par la publication, sur le site Internet de l'EPSF, de Recommandations, Règles de l'art et Documents techniques, certains constituant des MAC, ainsi que par la publication par RFF de nouveaux documents d'exploitation.

Deux textes article 3 annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 ont d'ores et déjà été mis en conformité avec l'arrêté du 19 mars 2012 :

- procédures de communication à l'usage des agents chargés de l'application du Règlement général de sécurité (IN 2373) qui rentre dans le champ de la documentation d'exploitation;
- direction et surveillance de la circulation des trains – régulation (IN 1752) dont les dispositions relèvent de procédures internes à RFF et à la DCF, sans impact en matière de règles opérationnelles concernant les entreprises ferroviaires.

## Examen des textes relevant de la documentation d'exploitation

Conformément à l'article 10 du décret 2006-1279 et aux dispositions qu'il a retenues dans son système de gestion de la sécurité, RFF soumet à l'examen de l'EPSF les projets de textes nouveaux ou modifiés relevant de la documentation d'exploitation. L'EPSF a ainsi examiné 10 textes en 2012, portant sur les thèmes suivants :

- « Trains Mauvais Shunteurs » ;
- GSM-GFU ;
- graissage des rails par le matériel roulant ;
- masses limites des trains ;
- événements matières dangereuses (MD) ;
- trains longs ME 120 : complément au document d'exploitation existant « Composition - Remorque - Freinage - Vitesse limite des trains » ;
- règles d'exploitation particulières relatives aux trains de travaux ;
- superposition TVM/ETCS ;
- dangers relatifs aux personnes et aux voyageurs dans les emprises ferroviaires ou à proximité.

La mise en place de réunions mensuelles avec RFF et la DCF concernant la refonte des règles d'exploitation a facilité cet examen.

D'autre part, l'annexe IV de l'arrêté du 19 mars 2012 définit dorénavant les matières relevant du champ de la documentation d'exploitation. Dans ce cadre, RFF a sollicité l'avis de l'EPSF quant au retrait de la documentation d'exploitation de certains textes publiés antérieurement dans ce cadre.

L'EPSF a été conduit à demander à RFF de différer ces retraits tant que certaines dispositions contenues dans ces textes n'étaient reprises dans des Recommandations, Règles de l'art ou Documents techniques de l'EPSF.

Cela a été notamment le cas pour les sujets ci-dessous :

- composition des trains (IN 1604), thème dont la reprise par une publication de l'EPSF est prescrite par l'article 72 de l'arrêté du 19 mars 2012 ;
- marchandises roulantes (IN 1875) ;
- unités de transport intermodal (IN 1873) ;
- trains touristiques (IN 1419 et IN 3431) ;
- attelages, organes de frein (IN 1674 et IN 1675).

## Documentation technique

L'année 2012 a été marquée par l'abrogation de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 « relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulants sur le réseau ferré national ». Ce dernier est désormais remplacé par l'arrêté du 19 mars 2012 « fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ».

En découle la nécessité d'une mise à jour des règles techniques énoncées dans l'annexe 1 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004. Débutée durant l'année 2012, celle-ci s'opère en poursuivant les axes suivants :

- mise à jour des spécifications techniques avec le retour d'expérience, l'évolution du cadre normatif et organisationnel ;
- renvoi vers les spécifications techniques d'interopérabilité dès lors que les exigences y sont reprises ;
- attribution du statut de « moyen acceptable de conformité » lorsque le requis se réfère à l'exigence énoncée par un ou des articles de l'arrêté du 19 mars ou un autre texte réglementaire ;
- création d'un nouveau document de référence qui se substitue à l'ancienne annexe 1 de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2004 abrogé (prescriptions techniques, recommandations acquises en matière de matériel roulant), comme le prévoit la note du 19 mars 2012.

Cette nouvelle spécification d'admission du matériel roulant (SAM X001) sera présentée en employant l'arborescence établie par l'ERA qui comporte 14 paramètres, se décomposant en 322 sous-

systèmes liés au matériel roulant. Elle correspond à la présentation et au contenu du « Document des références nationales » (DRN) publié sur le site de l'ERA et sert également de trame pour les accords de reconnaissance mutuelle passés entre l'EPSF et ses homologues européens.

Au total, 48 textes (les anciennes SAM) sont à revoir. Il a été convenu mi-2012 avec la Fédération des industries ferroviaires de conduire ce travail sur 2012 et 2013, en collaboration avec les acteurs du secteur, en adoptant une démarche analogue dans l'esprit avec celle retenue pour les règles d'exploitation avec les entreprises ferroviaires.

À noter enfin que, dans le cadre de cette activité, il a été souligné l'importance de relier le contenu des publications techniques de l'EPSF avec celui des normes en matière ferroviaire. À cet effet, 2012 a vu la reconduction de la convention entre l'EPSF et le Bureau de normalisation ferroviaire pour une durée portée désormais à cinq ans.

---

## Publication des règles de l'EPSF

La publication par l'EPSF de MAC donne obligatoirement lieu à une consultation de l'ensemble des acteurs concernés (RFF, DCF, entreprises ferroviaires, UTP, constructeurs, FIF, etc.) qui font part de leurs observations en vertu de l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012.

Au-delà du respect de cette prescription réglementaire, et en complément de la démarche participative d'élaboration mise en œuvre en amont, l'EPSF a décidé de généraliser cette pratique pour toute Recommandation, Règle de l'art ou Document technique qu'il compte publier afin de garantir a priori la pertinence

et l'applicabilité des règles concernées. Les remarques reçues sont étudiées et le cas échéant prises en compte en tout ou partie. L'EPSF établit une traçabilité des analyses et des réponses apportées à ces observations.

# La surveillance de la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité

Le Code des transports charge l'EPSF de la surveillance du marché français des constituants d'interopérabilité (CI). Cette mission est, actuellement, essentiellement réalisée à l'occasion de l'instruction des autorisations de mise en exploitation commerciale. Si le marché des CI était jusqu'à présent « confidentiel », la publication en avril 2011 des principales STI pour le chemin de fer conventionnel, en déterminant de nouveaux CI, a augmenté les enjeux liés à la surveillance. L'usage de CI inappropriés ou irrégulièrement mis sur le marché peut en effet conduire à des défauts de sécurité.

En 2012, l'EPSF a engagé une réflexion sur les enjeux liés à la surveillance de la mise sur le marché des CI ferroviaires. Cette tâche de « contrôle de la mise sur le marché des CI » lui a été dévolue par l'article 2 c) du décret n°2006-369 du 28 mars 2006 relatif aux missions et aux statuts de l'EPSF, et découle de la directive européenne 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire de l'Union européenne.

Il a, pour cela, choisi de recourir à un prestataire extérieur qui a été retenu après consultation fin 2011. L'objectif de cette étude est de disposer de l'ensemble des informations et des éléments nécessaires pour orienter l'EPSF dans sa mission de surveillance de la mise sur le marché des CI.

Les travaux du prestataire devraient être finalisés au cours du premier trimestre 2013. Les premiers résultats disponibles mettent en évidence :

- une mission de surveillance de la mise sur le marché peu, voire pas, réalisée dans aucun autre État membre de l'Union européenne ;

- un cadre réglementaire européen et français parfois mal appréhendé par les acteurs, qui nécessite d'être clarifié et étayé en préalable et pour la bonne réalisation des activités de contrôle ;
- la pertinence de mettre en place plusieurs niveaux de surveillance :
  - un premier niveau consistant à identifier les CI mis sur le marché français, en recevant et en enregistrant les déclarations « CE » de conformité correspondantes,
  - un second niveau « limité » et différencié en fonction des CI sur la base de différents critères, dont en particulier les risques associés.

Sur la base de ces travaux, l'EPSF envisage de structurer sa mission au cours de l'année 2013.

# La communication et l'information

Dans le cadre de ses missions, l'EPSF poursuit son action de fond consistant à favoriser la compréhension du nouveau paysage réglementaire en France et en Europe et en développant des actions de « dissémination » et d'information auprès du secteur. Ainsi, l'ensemble des directions de l'établissement contribuent à cette mission primordiale de responsabilité partagée.

## Nouvel espace sur notre site Internet: Textes réglementaires

Un nouvel espace réservé aux « Textes réglementaires » relatifs à la sécurité ferroviaire a été créé.



On y trouve l'ensemble des textes classifiés par nature: les règlements européens, les décisions communautaires, les codes, les lois et ordonnances, les décrets et arrêtés, les recommandations, les directives, les circulaires, les instructions et, dorénavant, les moyens acceptables de conformité (MAC).

Pour chacune de ces différentes familles de textes, une introduction donne une définition de leur nature juridique; laquelle est suivie de la liste des textes à télécharger. Pour chaque texte téléchargeable, une fenêtre *pop up* s'ouvre donnant non seulement accès au fichier pdf et, dans certains cas à ses annexes, mais aussi à une synthèse explicative permettant de faciliter la recherche et d'appréhender le contenu de chacun des textes.

On notera que les spécifications d'admission du matériel (SAM) et de l'infrastructure (SAMI) établies par la SNCF avant 2006, qui

n'avaient pas encore été reprises depuis la création de l'EPSF, ont été mises à disposition, dès juillet 2012, sans modification du contenu dans l'immédiat. À cet effet, une rubrique spécifiquement dédiée aux MAC a été créée.

L'espace Documentation a, de ce fait, été réorganisé. On y trouve l'ensemble des autres textes non réglementaires, à savoir: les référentiels et les publications de l'EPSF, les guides à l'usage des demandeurs d'autorisations, les procédures des contrôles et des référentiels, les listes des entreprises ferroviaires et organismes titulaires d'une autorisation, les accords entre l'EPSF et les ANS et enfin, les textes anciennement annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 modifié.

Ainsi, les 31 textes annexés à l'arrêté « Réglementation » du 23 juin 2003, hormis ceux consacrés à la sécurité au travail, non concernés, ont-ils été également publiés en juillet 2012, dans une nouvelle rubrique qui leur est complètement dédiée, dans leur version appelée par cet arrêté et sans modification de forme autre que la suppression des pages de garde et autres attributs typographiques « SNCF » d'origine. Cette mise à disposition sera maintenue tant que chacun de ces documents n'aura pas été repris par RFF et par l'EPSF dans le cadre de leurs compétences respectives. À l'issue de chaque mise en conformité, et à compter de la date d'entrée en vigueur retenue, l'EPSF procèdera à l'abrogation du texte correspondant.

## Fréquentation du site :

	2009	2010	2011	2012	Évolution sur quatre ans
<b>Nombre de visites</b>	38 627	42 976	50 269	54 191	+ 40 %
<b>Nombre de visiteurs</b>	20 137	22 982	28 033	30 441	+ 50 %
<b>Nombre de pages vues</b>	261 000	291 754	332 633	356 426	+ 36 %

### Réunions REX

L'EPSF poursuit sa démarche d'animation du « REX système ». Cette démarche, dont l'objectif est de permettre un meilleur partage entre tous les exploitants des informations du retour d'expérience, s'est traduite par l'animation de quatre réunions REX trimestrielles, par la diffusion d'un bulletin d'information mensuel sur les incidents ainsi que par l'organisation du séminaire annuel « Mieux partager pour progresser » qui a rassemblé l'ensemble des acteurs au sein des locaux de l'OCDE à Paris.

### Communication et information sur la mise en œuvre de l'arrêté du 19 mars 2012

La mise en conformité des règles d'exploitation en lien avec l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national se traduit par une démarche participative forte qui vise à intégrer dès le départ :

- les problématiques de mise en œuvre ;
- les compétences normatives des acteurs (EPSF, RFF, les EF) ;
- les interactions entre les textes relevant d'acteurs différents.

Dans ce cadre, un point d'information et d'échange sur la refonte des règles de l'exploitation suite à la publication de l'arrêté du 19 mars 2012 est effectué l'après-midi de chaque réunion trimestrielle REX. Les différents groupes de travail en cours et à venir ainsi que les différentes publications envisagées par l'EPSF en lien avec l'arrêté du 19 mars 2012 sont évoqués, ainsi que les principaux points de discussion relatifs à chaque thème. Ces rencontres sont l'occasion d'échanges entre l'EPSF et l'ensemble des entreprises ferroviaires, au-delà des réunions techniques mensuelles qui se tiennent au niveau de l'UTP, en tant qu'organisation représentative de la profession, et qui sont davantage destinées à piloter la démarche et son calendrier.

D'autre part, suite à la note du 19 mars 2012 précisant le cadre, les modalités d'application et de suivi de l'arrêté du 19 mars 2012 qui institue un suivi par l'EPSF de la mise en œuvre de cet arrêté, un comité de pilotage de la démarche de mise en conformité des règles d'exploitation a été mis en place et s'est réuni le 24 octobre 2012. Animé par l'EPSF, il réunit des participants du ministère, de RFF, de la DCF et des entreprises ferroviaires à travers l'UTP. Il a pour vocation d'orienter et piloter la conduite du projet et de donner son avis sur le calendrier et la planification des travaux communs à l'EPSF, RFF et à la DCF.

### Réunions auprès du secteur

Plusieurs groupes miroirs organisés par thèmes ont fonctionné tout au long de l'année 2012. Au rythme de quatre réunions par an, parfois plus, ils ont concerné la sécurité (projets de méthodes communes), les STI Infrastructure, Énergie et Matériel roulant, la STI relative à la Sécurité dans les tunnels et la STI relative à l'Exploitation et la gestion du trafic. Ces groupes miroirs permettent d'assurer, en présence du ministère, une bonne restitution des travaux en cours et de recueillir les positions de chacun des acteurs. En produit de sortie, ils permettent pour le ministère l'identification des enjeux nationaux, base pour établir les positions françaises face aux autorités européennes (Commission).

La publication du règlement 352/2009/CE concernant la méthode commune de sécurité relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques présente des difficultés particulières d'appropriation par les entreprises du secteur. Ce constat a conduit l'EPSF à organiser des ateliers de présentation et d'échange avec elles, sur la base du volontariat.

Six ateliers se sont tenus durant le printemps 2012, réunissant environ 50 personnes appartenant aux GI, GID, EF, ECM, OGA, constructeurs, organisations représentatives, etc. Ils ont permis tout à la fois de préciser l'esprit et la lettre du règlement et d'en envisager les modalités d'application sur la base d'exemples concrets. Pour l'EPSF, ces rencontres ont permis de bien repérer les thèmes de difficulté, base sur laquelle l'élaboration de guides adaptés pourra être conduite par la suite.

D'autre part, dans un but d'information plus général, trois présentations de l'avancement de l'ensemble des travaux européens ont été organisées sur Paris en janvier, juin et décembre 2012. Elles ont réuni à chaque fois une cinquantaine de participants.

### Actions internationales

L'EPSF a reçu en 2012 des délégations de représentants ou futur représentants des autorités de sécurité ferroviaire du Kosovo, de Hong Kong, de Corée et de Chine. Il s'agissait de délivrer une information sur les missions et l'organisation de l'EPSF, dans le contexte français et communautaire, ainsi que d'échanger sur les bonnes pratiques respectives.

L'EPSF a participé pour la cinquième fois à l'International Railway Safety Conference (IRSC) en y présentant un sujet consacré à la prise en compte de facteurs humains dans la conception d'un projet d'infrastructure. À l'issue de la conférence de 2012, l'EPSF a été intégré dans le « core group » de l'organisation.

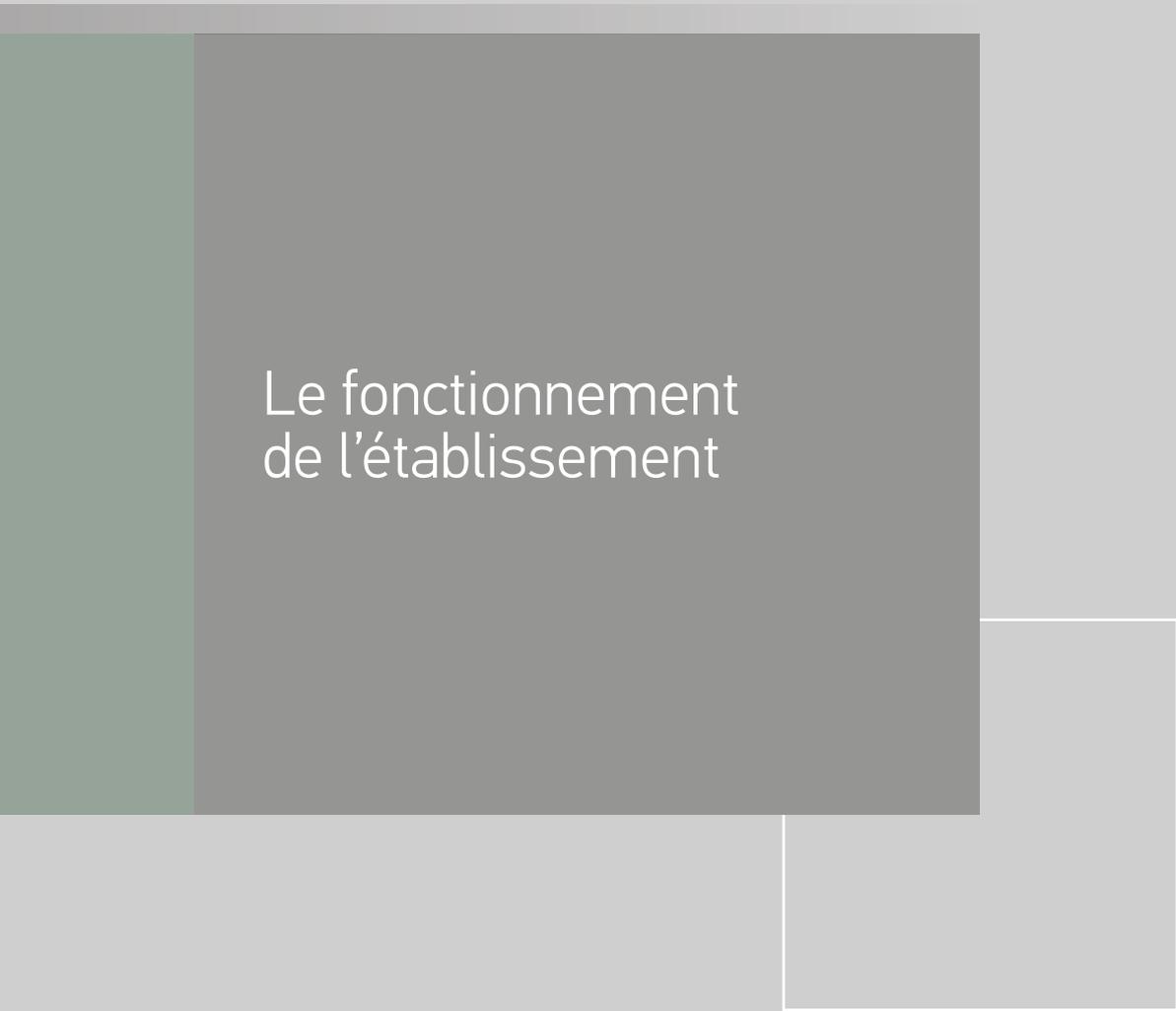
### Les formations données à l'extérieur

À l'École nationale des ponts et chaussées, dans le cadre de la formation continue, l'EPSF a donné trois formations sur les thèmes suivants :

- les trams-trains : conception, exploitation, spécificités techniques de l'infrastructure et du matériel roulant ;
- les OFP : créer et développer un opérateur ferroviaire de proximité ;
- présentation des dispositions du règlement 445/2011 relatif à la certification des ECM, dans le cadre d'un séminaire organisé par le détenteur suisse de wagons WASCOSA sur le thème des « Responsabilités et sécurité du transport de marchandises par rail ».

Toujours à l'École nationale des ponts et chaussées, dans le cadre du mastère spécialisé « Systèmes des transports ferroviaires », et à l'UTC de Compiègne, plusieurs intervenants de l'EPSF ont dispensé des cours portant sur le management de la sécurité ainsi que sur les réglementations européennes et nationales en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire.

L'EPSF assure également un enseignement spécialisé sur ces sujets à l'ESTACA, dans le cadre de la formation permanente dispensée par cet établissement.



Le fonctionnement  
de l'établissement

# La nouvelle organisation de l'EPSF

En mai 2011, la direction de l'EPSF avait lancé une démarche d'audit organisationnel afin de disposer d'un état des lieux et de mener une réflexion sur l'organisation de l'établissement. L'objectif principal de la démarche de l'audit consistait à prendre « du recul » par rapport au fonctionnement interne.

Cette démarche a abouti à une nouvelle organisation générale de l'établissement qui a été adoptée par le conseil d'administration du 28 mars 2012.

## Organisation générale

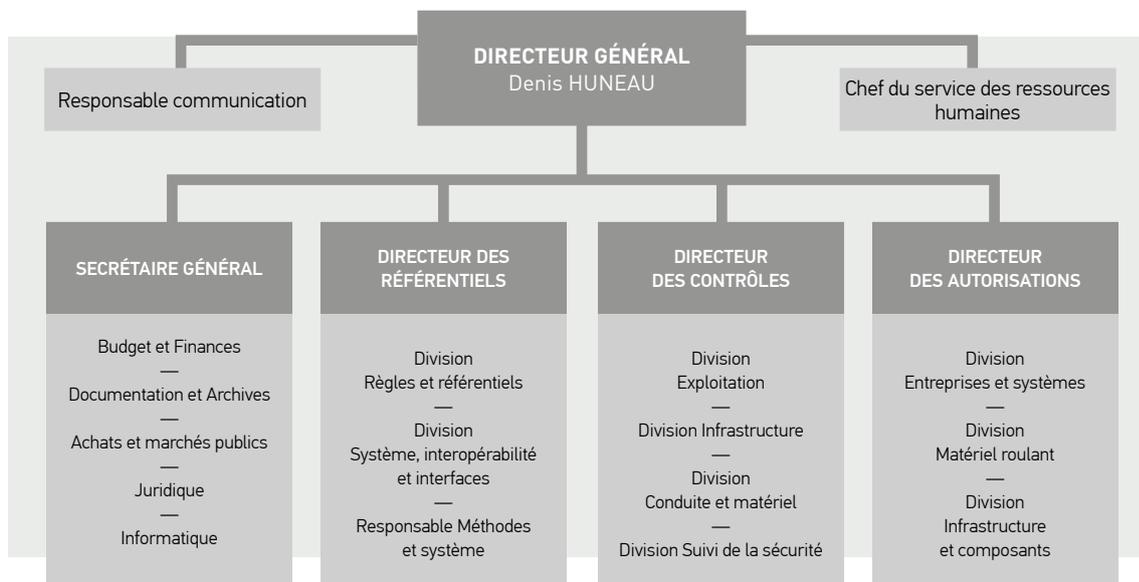
La nouvelle organisation générale de l'établissement se caractérise par trois directions :

- la direction des Référentiels chargée de l'élaboration de propositions de textes réglementaires auprès de l'État, de la participation à sa demande aux travaux communautaires correspondants ainsi que de l'élaboration et de la publication des Recommandations et Référentiels techniques ;
- la direction des Autorisations chargée de l'instruction de l'en-

semble des autorisations, y compris la délivrance des licences de conducteurs et des immatriculations ;

- la direction des Contrôles chargée de la réalisation de l'ensemble des audits, inspections et contrôles à réaliser et de la collecte des événements et du suivi du niveau de la sécurité.

Un secrétariat général chargé des aspects financiers, achats et marchés publics, juridique, informatique, documentation et archivage assure l'ensemble des fonctions administratives de l'établissement. En outre, dans cette nouvelle organisation, le service des ressources humaines et le service communication sont directement rattachés à la direction générale.



Les directions techniques sont structurées en divisions : chaque salarié rend ainsi compte soit à un chef de division, soit directement à un directeur ou à son adjoint. Le fonctionnement s'effectue par affaire. Chaque « affaire » (un contrôle, une autorisation, un référentiel) est confiée à un responsable qui, au-delà de sa contri-

bution propre, est chargé de coordonner les interventions d'autres salariés, dans sa division ou hors de sa division, voire dans une autre direction.

# Le contrat d'objectifs de l'EPSF

Le pilotage des établissements publics nationaux placés sous la tutelle du ministère chargé des transports repose sur des outils et des processus réaffirmés par une circulaire du Premier ministre du 26 mars 2010 relative au pilotage stratégique des opérateurs de l'État. Le « contrat d'objectifs » fait partie de ces outils. Le but d'un contrat d'objectifs est de placer l'opérateur concerné dans une vision stratégique en accord avec sa tutelle, d'impulser une dynamique concertée et adaptée aux moyens de l'établissement, dans un esprit de gestion saine.

À la demande du ministère chargé des transports, l'EPSF s'est engagé en février 2012 dans l'élaboration d'un contrat d'objectifs portant sur la période 2013/2015.

## Le contrat d'objectifs de l'EPSF s'est bâti en trois étapes :

- Une première étape de lancement s'est déroulée en février avec le ministère afin de s'accorder sur les éléments de contextes, définir les priorités à partir des orientations stratégiques identifiées dans l'audit organisationnel.
- À partir de février et jusqu'à l'été, six réunions ont été organisées avec le ministère dans le but de définir les objectifs et des indicateurs pour chacune des six activités de l'établissement, à savoir : la délivrance des autorisations, le suivi du niveau de sécurité, le contrôle des acteurs, la préparation du cadre réglementaire, la diffusion et l'explication des bonnes pratiques et enfin, le soutien et le pilotage. Chaque direction a pleinement contribué à la définition des objectifs et des indicateurs de ses activités.
- Le CA du 30 octobre a approuvé le document qui avait été préalablement présenté à l'ensemble du personnel.

Ce document devrait être signé par le ministre et diffusé sur notre site Internet dans le courant de l'année 2013.

Les attentes des pouvoirs publics et de la tutelle vis-à-vis de l'EPSF qui ont été identifiées sont les suivantes :

- veiller au maintien du niveau de sécurité sur le réseau ferroviaire français ;
- s'adapter à l'évolution quantitative et qualitative du secteur et développer son rôle en matière de préparation et d'explication de la réglementation ;
- intensifier son activité en matière de suivi et de contrôle des opérateurs ;

- s'attacher à la prise en compte de l'impact économique de ses décisions sur les opérateurs et privilégier les mesures efficaces.



Les orientations stratégiques retenues sont les suivantes :

- renforcer son autorité comme garant de la maîtrise de la sécurité par l'ensemble des acteurs ferroviaires ;
- diffuser activement une culture commune de la sécurité auprès des acteurs de niveau national et européen ;
- maîtriser et piloter la performance opérationnelle de l'établissement dans un contexte d'activité croissante notamment en utilisant efficacement l'expertise ;
- attirer, développer et maintenir un capital humain en valorisant les compétences existantes.

Ce contrat comporte 24 objectifs faisant l'objet de 49 indicateurs pertinents couvrant l'ensemble des activités de l'établissement.

# La structure budgétaire

Le budget annuel de l'établissement doit permettre à l'EPSF d'assumer l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement et d'investissement. Voté avant le 31 octobre de l'année précédant l'exercice budgétaire concerné, il doit être équilibré en recettes et en dépenses.

## Les ressources

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

### Le droit de sécurité

Prévu par l'article L 2221-6 du Code des transports, le droit de sécurité est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national. Par arrêté ministériel du 24 mai 2006 pris sur proposition du conseil d'administration de l'établissement, le taux du droit de sécurité a été fixé à 0,50 % du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF et n'a pas été modifié à ce jour. Pour la partie française de la section internationale Perpignan – Figueras, ce droit a été fixé à 0,07 € pour les trains de fret et 0,10 € pour les trains de voyageurs par kilomètre parcouru, conformément à l'arrêté interministériel du 30 septembre 2011 fixant ce droit.

### Les redevances

L'EPSF perçoit des redevances prévues par l'article L 2221-6 du Code des transports et instituées par délibération du conseil d'administration du 5 avril 2011 :

- à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations, requises pour l'exercice des activités ferroviaires. Le taux horaire appliqué est de 105 euros. Par délibération du conseil d'administration du 25 septembre 2012, l'EPSF peut désormais percevoir des acomptes au titre d'une instruction avant même que le dossier soit officiellement déposé ;
- à la suite de l'inscription d'un véhicule ferroviaire dans le registre d'immatriculation prévu au titre V bis du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006, de la modification des données d'un véhicule figurant dans le Registre national des véhicules ou de la réservation

d'un numéro européen. Le taux de la redevance a été modifié par délibération du conseil d'administration du 25 septembre 2012. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, le taux de redevance d'immatriculation est fixé à 8,80 euros pour les mouvements correspondant à une première instruction d'un véhicule dans le registre, à 2,50 euros pour la mise à jour des propriétaires et ce jusqu'au 30 juin 2013, et à 4,40 euros pour les autres mouvements entraînant la perception d'une redevance.

Par délibération du conseil d'administration du 6 juillet 2011, une redevance pour la délivrance de la licence de conducteur de train, prévue par le décret 2010-708 du 29 juin 2010, a été créée. La redevance est fixée à 125 € pour toute demande de licence ou de renouvellement, et à 90 € pour toute demande de duplicata, afin de couvrir les frais d'instruction par les services et les frais de réactualisation de la carte européenne correspondante, par l'Imprimerie nationale.

### Les prestations de services

Plus marginalement, l'EPSF réalise des prestations de service (assistance en matière de sécurité ferroviaire) au profit du SGTM (Secrétariat général au Tunnel sous la Manche) et des actions de formation dans le cadre de conventions.

## Les dépenses

Les dépenses se répartissent entre trois enveloppes :

### Les charges de personnel

Elles recouvrent principalement les rémunérations du personnel, les charges sociales et fiscales, et les subventions versées au comité d'entreprise.

### Les charges de fonctionnement courant

Elles correspondent aux loyers, consommations et achats divers,

au remboursement des frais de mission et de formation, aux études et prestations de services demandées.

### Les investissements

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

## L'exécution budgétaire au travers du compte financier

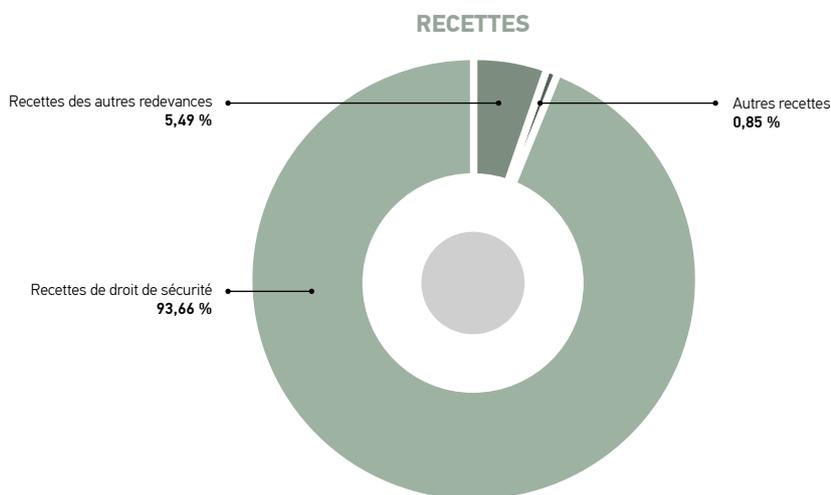
### Les recettes

Les recettes enregistrées dans le compte financier représentent 17 943 K€. Elles sont en légère hausse par rapport à l'exercice 2011 (+0,82 %).

En 2012, le droit de sécurité a constitué la ressource principale de l'établissement (93,65 %). Basé sur un taux de 0,5 % du montant des redevances versées par les entreprises ferroviaires utilisatrices du réseau ferré national à RFF, le droit de sécurité s'est élevé à la somme de 16 805 K€, soit une diminution de 1,14 % par rapport à 2011.

Les redevances perçues au titre des autorisations, des immatriculations et des licences s'élèvent à la somme de 984 K€, soit une augmentation de plus de 96 % par rapport à 2011. Elles représentent 5,49 % du total des recettes contre 3 % en 2011.

Les autres recettes diverses s'élèvent à 154 K€ et comprennent notamment les prestations réalisées auprès du Secrétariat général au Tunnel sous la Manche pour 50 K€ et les annulations de mandats et autres recettes de régularisation (remboursement de charges et trop versés).



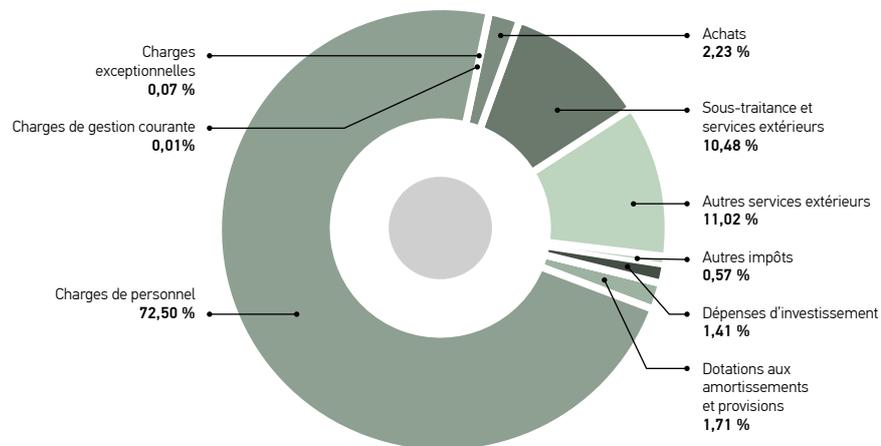
### Les dépenses

Les dépenses s'élèvent à 12 048 K€. Elles sont en hausse par rapport à 2011 (+ 2,46%). Les dépenses courantes ont augmenté de 1,60 % par rapport à l'exercice 2011. Les dépenses de personnel représentent 72,50 % du total des dépenses de l'établissement et s'élèvent à 8 736 K€, soit une baisse de 596,38 K€ par rapport à 2011 (- 6,39 %).

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 3 143 K€. Ils sont en aug-

mentation de 33,20 % par rapport à 2011. Ces charges croissent significativement de 202 K€ en 2011 à 947 K€ en 2012 du fait de l'augmentation de la sous-traitance, du recours au personnel intérimaire et des frais de cabinet de recrutement, liés à des missions ponctuelles. Par contre, les autres frais de fonctionnement courant s'élèvent à la somme de 2 196 K€ en 2012 contre 2 243 K€ en 2011 soit une baisse de 2,1 %. Ceci s'explique notamment par la renégociation d'accord notamment en matière de télécommunication ou de base documentaire.

### RÉPARTITION DES DÉPENSES

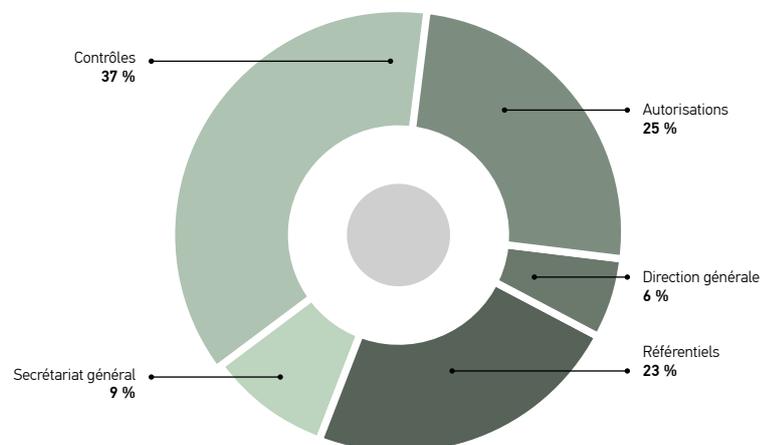


#### Les charges par direction

Les répartitions sont proches de la répartition des effectifs. Les variations s'expliquent par des dépenses spécifiques liées au fonc-

tionnement des départements (frais de déplacements plus importants pour la direction des Contrôles par exemple, etc.).

### RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DIRECTION



#### Le résultat

Le résultat de l'année 2012 est excédentaire de 6 064 138,63 euros, supérieur de plus de 76 % aux prévisions.

#### Le fonds de roulement

Aussi, à la clôture de la gestion 2012, la situation financière de l'EPSF est très satisfaisante. Le fonds de roulement de 24 969 K€ couvre très largement le besoin.

#### Éléments transversaux

En 2012, l'EPSF ne disposait pas de lettre de mission définissant ses orientations stratégiques. Par contre, l'établissement a élaboré un contrat d'objectif avec l'État pour la période 2013 – 2015 (la signature est prévue en 2013). Ce contrat met en perspective certains engagements en termes de suivi d'une comptabilité analytique et de mise en place d'un contrôle de gestion.

# La gestion des ressources humaines et la formation

## Les effectifs et le recrutement

Tout comme l'année 2011, l'année 2012 a été caractérisée par une baisse des effectifs pour atteindre 92 salariés au 31 décembre, compte tenu des nombreux départs intervenus en cours d'année, notamment de salariés en fin de détachement. Vingt-trois recrutements ont eu lieu, conduisant à un effort d'intégration et de for-

mation de ces nouveaux salariés, identique à l'année précédente. 69,6 % des recrutements ont été effectués sur le marché du travail privé et concernent des salariés relevant du régime général. Le reste des salariés recrutés en 2012, provenant de la SNCF, est en situation de détachement.

### L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2012 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE

Salariés régime général	Fonctionnaires détachés	SNCF détachés	RATP détachés
67	1	23	1

### RÉPARTITION PAR ENTITÉ

DG + directeurs	Services d'appui	Autorisations	Contrôles	Référentiels
5	15	24	32	16

Sur l'année, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 93,25 salariés dont cinq à temps partiel, soit 92,25 ETP.

## La formation professionnelle

Au total, 2 680 heures de formation interne et externe ont été assurées. En moyenne, le personnel de l'établissement a bénéficié de quatre jours de formation sur l'année pour une quarantaine d'actions organisées. L'investissement financier réalisé par l'établissement représente 3 % de la masse salariale, sans prendre en compte les heures consacrées à des formations dispensées par nos formateurs internes.

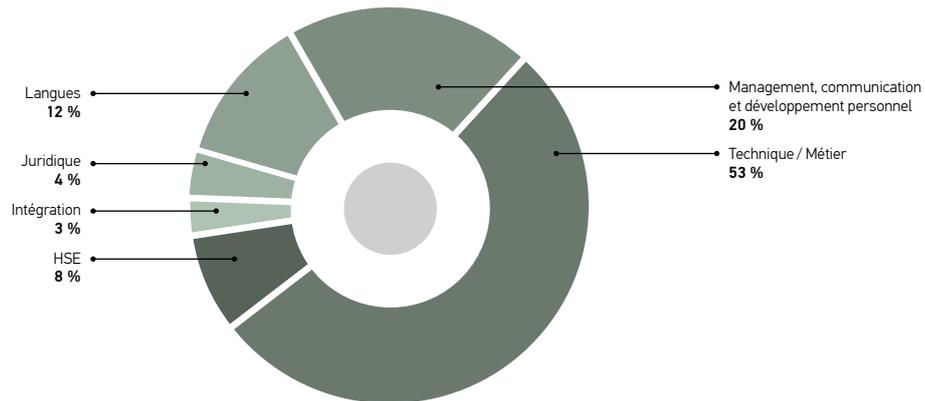
En 2012, l'établissement a valorisé les formations techniques afin de faire bénéficier aux collaborateurs des outils et des compétences nécessaires à l'exécution de leurs missions. Cela s'est traduit notamment par la réalisation des cursus métiers « instructeur » et « auditeur » destinés à l'ensemble des directions Autorisations et Contrôles. Des formations « métiers » ont été également déployées en faveur des services supports.

Des actions de développement personnel ont été organisées pour une partie du personnel dans le cadre du plan de formation, ainsi que via des dispositifs comme le DIF ou la VAE.

Afin d'entretenir et de développer le niveau d'anglais de l'établissement, une dizaine de collaborateurs a bénéficié de 40 heures de cours en individuel.

L'engagement en matière de sécurité du personnel s'est poursuivi avec le déploiement des formations HSE (Hygiène Sécurité Environnement) telles que SST (Sauveteur Secouriste du Travail), sécurité incendie, sécurité en milieu ferroviaire et ergonomie au poste de travail. Le graphique ci-dessous, indique la répartition de ces heures de formation, par domaine.

#### RÉPARTITION DES FORMATIONS PAR DOMAINE



## Salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2012



# Le développement des outils

---

L'année 2012 s'est inscrite dans la continuité avec 2011 en matière de mise en œuvre d'outils de gestion structurants pour l'avenir.

---

## ■ Un logiciel de gestion des congés

Le logiciel de gestion des congés et absences FIGGO a été installé en début d'année. Cet applicatif permet d'effectuer les différentes demandes de congés (congés, ARTT, jours de fractionnement, etc.), de gérer les compteurs et le processus de validation, d'afficher clairement les plannings et d'obtenir une simulation des soldes à acquérir. Il permet également de saisir les absences (absences maladie, absences exceptionnelles, etc.). Ainsi, les données de FIGGO sont importées mensuellement par le logiciel de paie Sage et par le logiciel de gestion des temps et activités Eurecia.

## ■ Un outil de gestion du temps et des activités

Dans le cadre du dispositif de la prime d'intéressement collectif pour 2012, l'un des deux indicateurs qui avaient été définis a abouti à la mise en place d'un outil de suivi du temps et des activités de l'ensemble des salariés dans le but de maîtriser et de piloter la performance opérationnelle de l'établissement, outil déjà en place chez la plupart des opérateurs d'État.

Après consultation, l'installation de l'outil EURÉCIA s'est effectué mi-octobre pour une mise en œuvre opérationnelle à partir du 1<sup>er</sup> novembre. La réalisation de l'objectif visait à ce qu'au 31 décembre 2012, 98 % des salariés aient déclaré leurs activités hebdomadaires de façon fiable.

## ■ Un outil de gestion de planification des contrôles

Dans un contexte d'augmentation du nombre de contrôles annuels et dans un souhait d'optimiser la gestion de leur planification et de leur suivi, la direction des Contrôles, dans le cadre de sa démarche d'amélioration continue, a lancé un appel d'offre pour l'acquisition d'un outil efficace et performant répondant à ses besoins. Cette acquisition permettra de remplacer les outils existants (fichiers Excel, Word) par un système répondant à cet objectif en 2013.

# Sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

<b>AMEC</b>	autorisation de mise en exploitation commerciale	<b>PIPC</b>	poste informatique à technologie PC
<b>ANS</b>	autorité nationale de sécurité	<b>PCD</b>	poste de commande à distance
<b>ARAF</b>	Autorité de régulation des activités ferroviaires	<b>PEEE</b>	pilote ERTMS est européen
<b>BEA TT</b>	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre	<b>RETVA</b>	Registre européen des types de véhicules autorisés
<b>CE</b>	Commission européenne	<b>REX</b>	retour d'expérience
<b>CGEDD</b>	Conseil général de l'environnement et du développement durable	<b>RISC</b>	Railway Interoperability and Safety Committee
<b>CI</b>	constituants d'interopérabilité	<b>RFN</b>	réseau ferré national
<b>COFRAC</b>	Comité français d'accréditation	<b>RFF</b>	Réseau ferré de France
<b>DCF</b>	Direction de la circulation ferroviaire	<b>RNV</b>	Registre national des véhicules
<b>DCS</b>	dossier de conception de la sécurité	<b>RSE</b>	règlement de sécurité de l'exploitation
<b>DDS</b>	dossier de définition de sécurité	<b>SAM</b>	spécification d'admission matériel
<b>DPS</b>	dossier préliminaire de sécurité	<b>SAMI</b>	spécification d'admission de l'infrastructure
<b>DS</b>	dossier de sécurité	<b>SEI</b>	système d'enclenchement intégré
<b>DTS</b>	dossier technique de sécurité	<b>SGTM</b>	Secrétariat général du Tunnel sous la Manche
<b>ECM</b>	entité en charge de la maintenance	<b>SPSI</b>	schéma pluriannuel de stratégie immobilière
<b>EF</b>	entreprise ferroviaire	<b>STI</b>	spécification technique d'interopérabilité
<b>EPIC</b>	établissement public industriel et commercial	<b>TMD</b>	transport de marchandise dangereuse
<b>ERA</b>	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)	<b>UTP</b>	Union des transports publics (ferroviaires)
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System (système européen de surveillance du trafic ferroviaire)		
<b>ETCS</b>	European Train Control System		
<b>GI</b>	gestionnaire d'infrastructure		
<b>GID</b>	gestionnaire d'infrastructure délégué		
<b>GIU</b>	gestionnaire d'infrastructure unifié		
<b>IRSC</b>	Railway Safety Conference		
<b>LGV SEA</b>	LGV Sud Europe Atlantique		
<b>LGV BPL</b>	LGV Bretagne – Pays de la Loire		
<b>MAC</b>	moyens acceptables de conformité		
<b>MSC</b>	méthode de sécurité commune		
<b>MEDDE</b>	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie		
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques		
<b>OFF</b>	opérateur ferroviaire de proximité		
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports (Suisse)		
<b>ORR</b>	Office of Rail Regulation (UK)		



Édité en avril 2013

ISSN: 1967-0648

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

Conception graphique :  
Links Création Graphique

Photos :  
Studio Borel (portrait)

Impression :  
Alliance Partenaires Graphiques







**EPSF**

60 rue de la Vallée  
CS 11758  
80017 Amiens Cedex 1

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