



# Rapport d'activité

2013



# Rapport d'activité

2013



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.

# 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 national et européen.....	6
L'organigramme .....	8
Le conseil d'administration .....	9
Le comité de direction.....	10
Expertise et non-discrimination.....	11
Le cadre de l'action de l'EPSF : le contrat d'objectifs 2013.....	12
<b>LES FAITS MARQUANTS .....</b>	<b>14</b>
<b>LES ACTIVITÉS 2013 .....</b>	<b>18</b>
Les autorisations.....	19
Le suivi du niveau de sécurité .....	28
Le contrôle des acteurs .....	32
Les immatriculations.....	35
Les licences de conducteurs.....	38
Contribuer à l'évolution du cadre juridique national.....	39
Préparation du cadre.....	40
Assurer la mise en conformité appelée par la réglementation.....	42
Développer la reconnaissance mutuelle.....	45
La communication et l'information .....	46
<b>LE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT .....</b>	<b>50</b>
La structure budgétaire.....	51
La gestion des ressources humaines et la formation .....	54
Sigles et acronymes utilisés dans ce rapport.....	58



## Le mot du directeur général

2013 est la huitième année d'existence de l'EPSF.

Si l'année n'a pas été marquée par de grandes évolutions réglementaires, la participation aux travaux préparatoires du « 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire » au niveau communautaire et de la réforme ferroviaire française ont représenté une activité importante pour l'établissement.

L'un des points forts de l'année aura été la publication d'un contrat d'objectifs signé avec l'État pour la période 2013/2015. Ce contrat d'objectifs marque le démarrage d'un engagement concret de l'établissement dans un certain nombre d'actions nouvelles destinées à mieux garantir la sécurité des circulations ferroviaires. Élaboration et publication d'une stratégie des contrôles incluant des contrôles opérationnels, organisation d'une conférence sur la sécurité ferroviaire, accent porté sur la diffusion et l'explication des bonnes pratiques permettant une appropriation du cadre réglementaire la plus aisée possible par les acteurs sont quelques-uns des points marquants de l'activité de l'EPSF en 2013.

2013 aura malheureusement été marquée par le dramatique accident survenu à Brétigny-sur-Orge. Le lourd bilan humain nous rappelle qu'en matière de sécurité, l'imprévisible peut toujours survenir. L'EPSF s'est mobilisé dès le lendemain de la catastrophe pour s'assurer que les enseignements immédiats en soient tirés.

Un accident d'une telle ampleur conduira inévitablement la réflexion et l'action en matière de sécurité ferroviaire dans les prochaines années.

# L'EPSF, l'autorité nationale de sécurité

## Les missions

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) exerce, pour le compte du ministère 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.

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 réseaux ferrés 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.

La loi charge ainsi l'EPSF de délivrer les autorisations relatives à la sécurité nécessaires à l'exercice d'activités ferroviaires 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 recouvrent 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 français 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 leur permettre d'exploiter des services de transports et les agréments de sécurité aux 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 des circulations ferroviaires sur le réseau français.

L'EPSF participe activement à la préparation de la réglementation technique et de sécurité ferroviaire pour le compte du ministère 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 de conducteur de train nécessaires aux nouveaux conducteurs pour exercer cette activité. Il agréé également les centres de formation des personnels aux fonctions de sécurité.

# L'EPSF dans le système national et européen

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 d'entreprises ferroviaires distinctes de la SNCF sur le réseau français. Au 31 décembre 2013, ce sont ainsi 29 entreprises, essentiellement de fret mais également de transport de voyageurs internationaux, 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 majeur, en termes de sécurité, d'intervenants longtemps cantonnés à des activités de prestataires des compagnies de chemin de fer.

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).

Dans le cadre du projet de la réforme ferroviaire, ces trois entités devront être regroupées au sein du groupe public ferroviaire, le Gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU).

**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, devant assurer la gestion de la sécurité de ses activités au travers d'un « système de gestion de la sécurité » (SGS), 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 :

**Au niveau européen**, le législateur (Parlement et Conseil) arrête le cadre de la législation de la sécurité (directives et règlements). La Commission est chargée d'adopter certains actes d'exécution, notamment les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). 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'État** (le ministère 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.

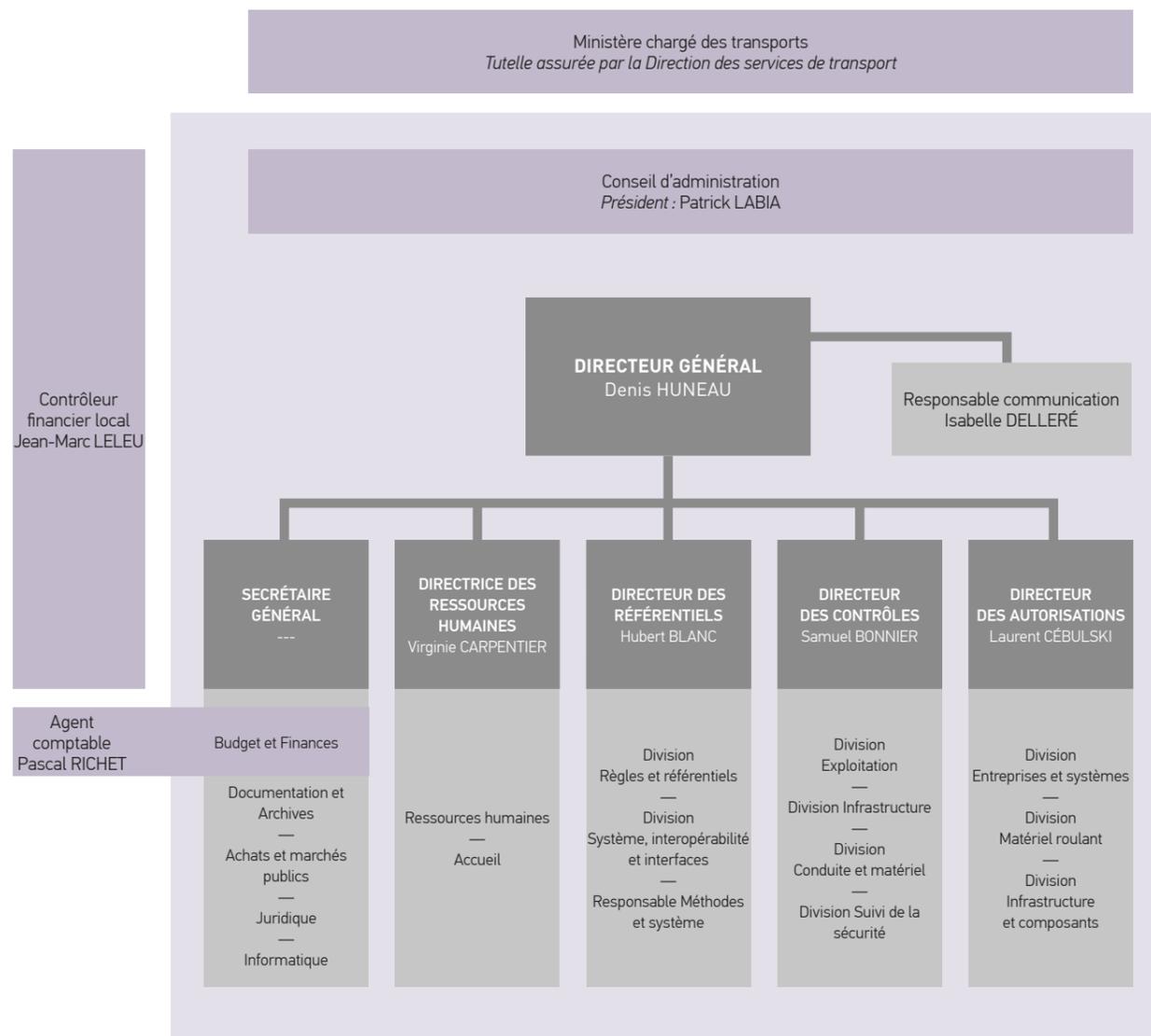
**Les services d'incendie et de secours** interviennent pour tout ce qui concerne la sécurité des usagers hors des trains, notamment en cas d'incendie, que ce soit en gare ou dans le cadre des procédures d'évacuation des trains. Ils interviennent également dans la définition des équipements à mettre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

# L'organigramme



Organigramme à fin mai 2014

L'organisation générale de l'EPSF comprend cinq directions : Autorisations, Contrôles, Référentiels, le secrétariat général et les ressources humaines. Les directions techniques assurent les activités correspondant directement aux missions confiées à l'EPSF. Elles sont structurées en divisions.

# Le conseil d'administration

Les missions du conseil d'administration de l'EPSF sont définies par son décret statutaire. Il 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.

#### La composition du CA est 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 es fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale directement concernées par l'activité de l'établissement : la Direction des services de transport, la Direction des infrastructures de transport auprès du ministre des transports, la Direction du budget dont le représentant nommé 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 ;
- le contrôleur budgétaire régional ;
- l'agent comptable de l'établissement.

#### Trois réunions du conseil d'administration se sont tenues en 2013.

- Le conseil d'administration du **21 mars** a approuvé les comptes 2012 et l'affectation des résultats, le rapport d'activité 2012 et le programme d'activité 2013.

Lors de cette séance, le conseil d'administration a également décidé de revaloriser, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2013, le taux des redevances dues à l'établissement au titre de l'instruction des autorisations. Il a décidé de distinguer trois niveaux de taux liés au coût salarial des personnes intervenant dans l'instruction. Cette décision du 7 décembre 2012 a été modifiée en conséquence et a fait l'objet d'une publication au Bulletin officiel du ministère des transports le 10 août 2013.

- Lors du conseil d'administration du **24 septembre**, le projet du rapport annuel sur la sécurité 2012 a été présenté et un point particulier d'échanges a eu lieu concernant l'accident de Brétigny-sur-Orge.

Au titre du fonctionnement interne, le CA a approuvé le plan d'actions relatif à la maîtrise des risques financiers et comptables ainsi que les orientations retenues par le schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI).

Enfin, le conseil d'administration a décidé de la création de la direction des ressources humaines de plein exercice.

- Lors du dernier conseil d'administration du **20 novembre** la politique salariale et le budget prévisionnel pour 2014 ont été approuvés. Ce budget prend en compte l'augmentation du plafond d'emploi de l'établissement porté à 107 salariés et prévoit l'engagement d'une politique d'un nouveau type de contrôles opérationnels réalisés par des sous-traitants chargés d'envoyer des techniciens dûment qualifiés en matière de visites techniques sur les sites ferroviaires, et ceci selon les directives précises préalablement communiquées par l'EPSF.

# Le comité de direction



De droite à gauche :  
Laurent Cébalski, directeur des Autorisations, Virginie Carpentier, directrice des ressources humaines, Hubert Blanc, directeur des Référentiels,  
Denis Huneau, directeur général, Samuel Bonnier, directeur des Contrôles, Isabelle Delleré, responsable communication

# 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 des divers acteurs du secteur ferroviaire dans ses décisions 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 des diverses demandes sont publiés et mises en ligne sur le site Internet de l'établissement. L'EPSF publie également des recommandations et des « moyens acceptables de conformité » (MAC). L'ensemble de ces documents est élaboré et mis au point dans des groupes de travail associant autant que possible les acteurs concernés. Ils ne sont finalisés et publiés qu'après une phase de consultation auprès de ces acteurs.

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.

# Le cadre de l'action de l'EPSF

## Le contrat d'objectifs 2013

Dans un environnement ferroviaire en pleine mutation économique et institutionnelle, l'EPSF a affirmé ses orientations stratégiques dans un contrat d'objectifs qui a été signé, le 29 mai 2013, par Frédéric Cuvillier, ministre des transports pour la période 2013/2015. Ce contrat d'objectifs s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue de la qualité au centre de la préoccupation de l'État et de ses opérateurs.

Le contrat d'objectifs identifie quatre orientations stratégiques de premier niveau pour l'EPSF :

- 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.

Pour chacune de ces activités, le contrat a défini plusieurs objectifs auxquels ont été associés des indicateurs et des cibles sur l'ensemble de la période des trois ans. Le contrat d'objectifs est un outil opérationnel qui donne à l'établissement et à ses salariés la véritable feuille de route que lui assigne la tutelle.

En 2013, au titre de la première année, ont notamment été réalisés l'enquête de satisfaction sur les services de l'EPSF, la première conférence sur la sécurité ferroviaire et la publication de la stratégie des contrôles concourant à l'élaboration du programme et à sa mise en œuvre.

L'analyse des missions de l'établissement a permis de distinguer cinq grandes familles d'activités :

- la délivrance des autorisations ;
- le suivi du niveau de sécurité ;
- le contrôle des acteurs ;
- la préparation du cadre réglementaire ;
- la diffusion, explication des bonnes pratiques.

## Enquête de satisfaction

Dans le cadre de son contrat d'objectifs, l'EPSF s'est engagé à évaluer la qualité de ses services auprès de ses interlocuteurs.

Une enquête de satisfaction portant sur les différentes missions de l'établissement a ainsi été menée, entre juin et septembre 2013, par l'institut d'études indépendant OpinionWay de manière anonyme auprès des bénéficiaires des prestations de l'établissement. Sur 183 professionnels contactés, 134 personnes ont accepté de participer, soit un taux de participation de 73 %.

Les réponses ont mis en exergue une satisfaction globale de 92 % (toutes missions confondues), et un sondé sur quatre a jugé que les services se sont améliorés au cours des dernières années. Si la qualité de la communication au travers des réponses techniques et réglementaires a été particulièrement soulignée, quelques points d'amélioration liés aux délais de réponses ou à l'harmonisation de celles-ci ont permis d'identifier différents axes de progrès au sein de chaque direction.

Dans un esprit d'amélioration continue du fonctionnement de l'établissement, un plan d'actions a d'ores et déjà été initié dans le cadre d'une démarche qualité. Enfin, l'enquête a également mis en évidence le besoin continu et croissant d'accompagnement du secteur pour faciliter sa compréhension des évolutions réglementaires et de leur impact sur ses activités.

Une deuxième enquête est prévue pour 2014. Elle permettra ainsi de mesurer les résultats des différentes actions engagées.



# Les faits marquants

## 21 JANVIER

Organisation du séminaire REX. L'objectif de ce rendez-vous annuel, devenu désormais traditionnel, est de faire un bilan des réunions d'échanges organisées trimestriellement par l'EPSF avec tous les acteurs afin de partager les éléments de retour d'expérience livrés par chacun dans le but de maintenir et de faire progresser la sécurité du système ferroviaire.



## 24 JANVIER

Dérive d'un wagon d'un train de fret à MODANE (73) suite à un freinage d'urgence en rampe. Une rupture d'attelage du dernier wagon chargé de grumes a entraîné sa dérive et le heurt d'un engin en stationnement. Le bilan humain est de trois agents légèrement blessés. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique sur cet accident.

## 14 FÉVRIER

Renouvellement de l'agrément de sécurité de RFF en tant que gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que celui de la SNCF agissant en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (GID). Fruit d'un travail de révision engagé depuis 2011, ces renouvellements s'appuient sur la présentation par le GI et le GID de leur manuel de gestion de la sécurité respectif. Ces agréments sont renouvelés pour une durée de cinq ans, soit jusqu'au 14 février 2018.

## 19 MARS

Premier comité de pilotage de l'audit stratégique sur la sécurité du réseau ferré national. Cet audit, qui s'est déroulé jusque fin septembre, a été suivi durant la fin de l'année par une phase de formulation de recommandations par le prestataire. Ceci permettra, début 2014, la mise au point d'un plan d'actions.

## 23 MARS

Autorisation de la mise en exploitation commerciale d'un nouveau poste d'aiguillage à technologie PC (PIPC) à Nîmes. Ce PIPC, réalisé dans le cadre de la modernisation des installations de sécurité de la ligne « voyageurs » de Nîmes (ligne Tarascon – Sète), remplace deux anciens postes d'aiguillages électromécaniques à technologie Peli Mors datant de 1933. Il est commandé par un PCD (Poste Commande à Distance) de type Mistral, installé à Nîmes.

## 25 MARS

Premier agrément délivré à un organisme chargé des examens, le centre de formation de production traction (CFPT) de Lille de la SNCF. Cet agrément lui permet d'assurer l'organisation des examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains. La réussite à cet examen, qui s'inscrit dans la procédure de certification des conducteurs de train, conditionne la délivrance de la licence européenne.

## 16 AVRIL

Collision entre un TER et un camion grue à L'ESTAQUE (13). Le TER heurte à 22 km/h, à la sortie d'une courbe, un camion grue immobilisé sur le PN1. La flèche de la grue traverse, de part en part, la rame de voyageurs. Trente voyageurs sont blessés légèrement. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

## 24 MAI

Signature d'une convention de partenariat entre l'EPSF et l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux), relative à l'analyse des méthodes de détermination des niveaux d'intégrité de sécurité (Safety Integrity Level, SIL) des fonctions critiques de sécurité. L'objectif est de mettre au point une approche pratique pour l'harmonisation des exigences sur les logiciels embarqués dont le dysfonctionnement peut être critique vis-à-vis de la sécurité.

## 29 MAI

Signature du contrat d'objectifs de l'EPSF par Frédéric Cuvillier, ministre des transports pour la période 2013/2015. Ce contrat d'objectifs s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue de la qualité au centre de la préoccupation de l'État et de ses opérateurs.

## 30 MAI

Déformations de bogies sur des wagons en gare de KEHL en Allemagne. La société Titagarh Wagons AFR a signalé à l'EPSF la déformation de bogies de type AFR22. Compte tenu de la gravité potentielle des conséquences de ce type de défaut, l'EPSF a diffusé une alerte auprès de l'ERA et a vérifié auprès des trois détenteurs concernés (ERMEWA, Millet et Colas Rail) la pertinence des mesures prises en termes de contrôles et de surveillance.

## 14 JUIN

Agrément délivré à Loco Rail Formation en tant que centre de formation aux fonctions de sécurité suivantes : agent d'accompagnement, agent de desserte, agent formation, chef de la manœuvre et reconnaisseur ainsi que de conducteur de train. Ce centre a également été agréé en tant qu'organisme chargé des examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains. Loco Rail Formation est rattaché à la société Loco Rail Recrutement, spécialisée dans le recrutement, le bilan psychologique et la visite médicale d'aptitude ferroviaire.

## 25 JUIN

Certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire SECURAIL. Ce certificat lui permet d'assurer des services de transport de fret sur le réseau ferré national. SECURAIL prévoit d'assurer des trains entiers et des trains de trafic diffus (wagons isolés) de fret traditionnel ainsi que l'acheminement de trains entiers de matériaux (ballast) et de

matériel (traverses, rails) nécessaires à l'exécution de travaux ferroviaires ou à la réfection des voies ferrées du réseau ferré national.

#### 25 JUIN

Agrément délivré à Euro Cargo Rail en tant qu'organisme chargé des examens. Cet agrément lui permet d'assurer l'organisation des examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains. La réussite à cet examen, qui s'inscrit dans la procédure de certification des conducteurs de train, conditionne la délivrance de la licence de conducteur.

#### 26 JUIN

Déraillement d'un train de voyageurs entre Lyon-Part-Dieu et Lyon-Perrache (69). Un train SNCF déraile alors qu'il circule à 50 km/h environ. Les premiers éléments de l'enquête font état de la rupture d'un essieu amorcée par une fissure de fatigue. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

#### 28 JUIN

Partie B de certificat de sécurité délivrée à l'entreprise ferroviaire suisse Transports de Martigny et Régions (TMR) afin de lui permettre d'assurer des services de transport de passagers entre la frontière suisse et la gare de Vallorcine. Cette entreprise assure, en partenariat avec la SNCF, la desserte du Mont-Blanc Express entre Saint-Gervais-Le-Fayet (France) et Martigny (Suisse) en passant, entre autres, par Chamonix, Vallorcine et Le Châtelard (frontière franco-suisse).

#### 18 JUILLET

##### 12 JUILLET

Déraillement du train Intercités à Brétigny-sur-Orge (91). Un train Intercités SNCF circulant sur la Ligne de Paris-Austerlitz à Orléans déraile au niveau de la quatrième voiture à 137 km/h après le passage sur un appareil de voie où une éclisse s'est coincée. Le bilan humain est de sept personnes décédées et de 22 personnes grièvement blessées. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

Indépendamment des enquêtes technique et judiciaire, cet accident a fait l'objet d'un suivi et d'une analyse de l'EPSF destinés à en tirer sans attendre les enseignements.

Ainsi dès le 22 Juillet, l'EPSF a demandé à la SNCF de mener, en sus du programme de vérifications immédiates engagé, à son initiative, d'organiser :

- une surveillance renforcée sur les traversées franchies à vitesse élevée ;
- une campagne d'auscultation des abouts de cœur de l'ensemble des traversées de voies principales.

Les premiers résultats de ces mesures ont conduit à anticiper la programmation du remplacement de 28 cœurs et à renforcer la surveillance périodique de certaines traversées jonctions. En fonction, notamment, des recommandations finales que le BEA-TT devrait être amené à formuler, les enseignements tirés de ce dramatique accident conduiront la réflexion et l'action de l'activité de sécurité dans les prochaines années.

Agrément délivré à Colas Rail en tant qu'organisme chargé des examens lui permettant d'assurer l'organisation des examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains. La réussite à cet examen s'inscrit dans la procédure de certification des conducteurs de train. Elle conditionne la délivrance de la licence européenne obligatoire pour tout nouveau conducteur depuis le 1<sup>er</sup> juin 2013.

#### 23 JUILLET

Agrément délivré au centre de formation ETF Services lui permettant de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent d'accompagnement, agent de desserte, agent de formation, agent de la sécurité du personnel, annonceur-sentinel, chef de la manœuvre et reconnaiseur.

#### 2 AOÛT

Autorisation de mise en exploitation commerciale de l'automotrice à grande vitesse S100F pour circuler sur les lignes conventionnelles sous 1,5 kV du réseau ferré national et sur la partie française de la section internationale Perpignan-Figueras. Ce matériel, issu de la série S100 exploité uniquement en Espagne par la RENFE, est modifié en S100F pour pouvoir circuler à la fois sur le réseau ferré espagnol et français.

#### 23 SEPTEMBRE

Certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire FER ALLIANCE afin de lui permettre d'assurer des services de transport de fret sur le réseau ferré national. FER ALLIANCE prévoit d'assurer des trains entiers et des trains de trafic diffus (wagons isolés) de fret traditionnel ainsi que l'acheminement de trains entiers de matériaux (ballast) et de matériel (traverses, rails) nécessaires à l'exécution de travaux ferroviaires ou à la réfection des voies ferrées du réseau ferré national.

#### 30 SEPTEMBRE

Publication du Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires pour l'année 2012. Ce rapport a pour vocation de présenter l'organisation du système ferroviaire, les principes qui le régissent et les acteurs qui y participent et de communiquer, sous la forme d'un bilan, les éléments associés à la sécurité ferroviaire survenus au cours de l'année 2012 sur le champ d'intervention de l'EPSF qui couvre le réseau ferré national et la partie française de la section internationale Perpignan – Figueras.

#### 15 OCTOBRE

Collision entre un TGV et un camion, entre Sillé-le-Guillaume et Crissé (72). Un TGV heurte à 155 km/h un camion porte-char chargé d'un tracteur coincé sur le PN 129. Le PN est interdit aux véhicules de plus de six tonnes. Le bilan humain est de quatre voyageurs légèrement blessés. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

#### 17 OCTOBRE

Agrément délivré au centre de formation Rail Serving afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent de sécurité du personnel, annonceur/sentinel, garde de passage à niveau, mainteneur de l'infrastructure et réalisateur.

#### 17 OCTOBRE 2013

Première réunion d'installation du comité de suivi de l'arrêté du 19 mars 2012. La création de ce comité répond à la note accompagnant l'arrêté du 19 mars 2012 qui demande à l'EPSF de mettre en place une structure permanente ad hoc, associant l'ensemble des acteurs concernés, de suivi des conditions de mise en œuvre de l'arrêté.

#### 24 OCTOBRE

Première réunion thématique à l'intention du secteur. Cette rencontre qui a rassemblé plus de 150 personnes représentant les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué et les centres de formation, a permis des échanges intenses sur des sujets d'actualité tels que la hiérarchie normative, l'entretien du matériel roulant, les échanges de prestations de conduite des trains, etc.

#### 19 NOVEMBRE

Première conférence sur la sécurité ferroviaire organisée par l'EPSF dans le cadre de son contrat d'objectifs 2013/2015. Cette conférence a rassemblé plus de 150 personnes représentant l'ensemble du secteur ferroviaire.

#### 22 NOVEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale de l'automotrice à grande vitesse S100F étendant son domaine d'emploi à la circulation sur les lignes à grande vitesse et sur les lignes conventionnelles sous 25 kV du réseau ferré national. Cette autorisation permet au S 100 F d'effectuer des services commerciaux allant de Barcelone à Lyon.

#### 26 NOVEMBRE

Rupture de rail entre Longages-Noé et Carbonne (31). La rupture du rail, située au niveau d'un appareil de voie, résulte de la présence d'une fissure de fatigue et d'un défaut de billage. Une lacune de 1,29 m est ainsi découverte par un agent dans le cadre de la recherche de l'origine du dérangement de signalisation généré par cette rupture. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

#### 3 DÉCEMBRE

Rupture de roue d'un tram-train en ligne entre Lyon-Saint-Paul et Sain-Bel (69). Alors que le tram-train circule à la vitesse de 15 km/h environ, le conducteur entend un bruit anormal, s'arrête et constate le déraillement de l'avant-dernier essieu. Une rupture au niveau d'une boîte de roulement de roue est détectée lors des premiers constats. Les investigations de l'entreprise ferroviaire, en liaison avec le constructeur du matériel roulant ont identifié un défaut de conception. L'EPSF a suspendu l'autorisation de mise en exploitation commerciale du matériel tram-train de type Citadis Dualis.

#### 6 DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale des postes d'aiguillage à technologie PC (PIPC) de Montredon, Gagnague, Montastruc et Saint-Sulpice (31). Ces postes d'aiguillage informatiques sont commandés depuis le poste PCD de Toulouse par une interface de type MISTRAL. Cette opération s'inscrit dans le cadre des travaux de modernisation qui permettront d'augmenter la capacité et améliorer l'offre ferroviaire sur les trois axes à partir de Toulouse vers Mazamet, Rodez et Figéac.

#### 12 DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale à 100 km/h de l'opération de rénovation du tronçon de voie entre Serqueux et Gisors (ligne N°330 000 de Saint-Denis à Dieppe). L'EPSF a aussi veillé à l'amélioration du niveau de sécurité global des passages à niveau de la ligne et à la sécurisation en particulier du PN 41 emprunté par des transports routiers exceptionnels, notamment en ce qui concerne les aménagements sur et aux abords du PN et les conditions de franchissement du PN.



#### 17 DÉCEMBRE

Autorisation de mise en exploitation commerciale du sous-système de contrôle-commande et de signalisation sol ERTMS niveau 2 superposé à la TVM 430/SEI sur la ligne LGV Est Européenne phase 1 entre Vaires (77) et Baudrecourt (57). La LGV Est Européenne sera la première ligne à grande vitesse exploitée en France sous ERTMS niveau 2.

#### 18 DÉCEMBRE

Dérive d'un TER entre Ax-les-Thermes et Mérens-les-Vals (09). Un train TER en circulation vers Latour de Carol dérive de 380 m dans une rampe de 40 ‰ en raison d'une impossibilité d'arrêt du train ayant comme origine une mauvaise adhérence. L'incident n'a pas eu de conséquence. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

#### 23 DÉCEMBRE

Déraillement d'un wagon transportant des matières radioactives au triage du Bourget (93). Deux bogies dérailent au passage d'une aiguille alors que le wagon était manœuvré sans passage au tri par gravité. L'intégrité du wagon de marchandises dangereuses n'est pas altérée. Le BEA-TT déclenche l'ouverture d'une enquête technique.

# Les autorisations

L'année 2013 a été particulièrement riche en demandes d'instructions d'autorisations, puisque les 85 autorisations délivrées (pour plus de cent dossiers traités, hors autorisations de circulation exceptionnelle) constituent un record depuis la création de l'EPSF.

L'évènement phare de l'année a été le renouvellement de l'agrément du gestionnaire d'infrastructure, RFF et de son délégué, la SNCF. Dans un contexte d'unification des deux entités, des modifications substantielles aux dispositions de l'agrément délivré seront inévitablement apportées en 2014. À ce titre, un plan de suivi a été initié afin d'intégrer ces évolutions au fur et à mesure de leur implémentation.

Trois nouvelles entreprises ferroviaires, TMR, Securail et Fer Alliance, ont obtenu un certificat de sécurité pour circuler sur le réseau ferré national, portant le nombre d'entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité à 29.

Il convient d'ajouter à fin 2013, 42 centres de formation (trois nouveaux cette année), 12 organismes chargés des examens, un organisme d'évaluation, six organismes qualifiés et neuf ports dont le règlement de sécurité de l'exploitation a été approuvé, soit une centaine d'acteurs désormais titulaires d'une autorisation.

En ce qui concerne les autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC), 14 ont été délivrées pour des infrastructures, notamment pour la rénovation de la voie entre Serqueux et Gisors et l'installation de l'ERTMS de niveau 2 sur la ligne à grande vitesse Est Européenne. Concernant les matériels roulants, 23 AMEC ont été délivrées, parmi lesquelles les rames à grande vitesse AVE S100 F et la locomotive TRAXX F140 DE.

Fait suffisamment rare pour être mentionné, une première suspension d'autorisation d'un matériel destiné au transport de voyageurs a également été notifiée pour le tram-train Dualis suite à un incident constaté en exploitation.

Enfin, 80 autorisations de circulation exceptionnelle (ACE) ont été délivrées dans l'année, principalement pour la réalisation d'essais en ligne. À la demande du secteur, une démarche de simplification du processus administratif de délivrance de ces ACE a été initiée par le ministère des transports, et devrait aboutir en 2014.

## Accompagnement des demandeurs

### La démarche d'accompagnement

Depuis l'année 2012, la direction des Autorisations a mis en place une démarche d'accompagnement des demandeurs dans l'élaboration de leur dossier une fois qu'ils ont fait part de leur intention de solliciter une autorisation auprès de l'EPSF.

Cette activité fait partie intégrante du contrat d'objectifs qui a été signé entre le ministère des transports et l'EPSF pour la période 2013/2015. Elle permet d'apporter de nombreux éléments d'information, d'explication et de conseils auprès des demandeurs :

- 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 ;
- conseils au cours de l'élaboration du dossier qui accompagne la demande d'autorisation.

En 2013, ce dispositif a été complété par une démarche de pré-instruction des dossiers qui a été déployée avec succès. Elle permet, après accord formel du demandeur, d'instruire les premiers éléments finalisés d'un dossier de demande d'autorisation avant la dépose de la demande officielle.

Cette démarche a deux objectifs : réduire le délai d'instruction de la demande d'autorisation une fois qu'elle est officiellement déposée et lisser la charge financière des demandeurs lorsque l'instruction soumise à redevance concerne des projets de long terme.

Les activités  
2013

### Les guides

Dans le cadre de la mise en place des dispositions relatives à la certification des conducteurs de train, l'EPSF a publié trois guides en début d'année 2013.

#### Guide à l'usage des candidats à l'obtention de la licence de conducteur de train

Ce guide est destiné aux candidats à l'obtention de la licence européenne de conducteur qui présente les conditions d'accès à la licence, les modalités pratiques de demande et de délivrance, les causes et modalités de suspension et de retrait et les conditions de maintien de la validité.

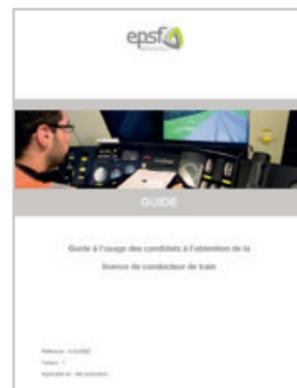
#### Guide à l'usage des candidats à l'agrément en tant qu'organisme chargé des examens

Ce guide est destiné aux organismes candidats à l'agrément afin de pouvoir organiser les examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains. Ce

guide décrit le processus d'instruction de la demande d'agrément initiale et de son renouvellement. Il précise également les critères auxquels le candidat à l'agrément doit satisfaire et les documents à fournir en appui. Réussir cet examen, organisé dans l'un des centres agréés, est indispensable à toute personne n'ayant jamais assuré la conduite d'un train et souhaitant obtenir une licence de conducteur.

#### Guide pour l'obtention d'une autorisation de mise en exploitation commerciale

Ce guide, dédié aux demandeurs d'AMEC de matériel roulant, a été totalement réécrit au cours de l'année 2013. Il a pour objet de présenter les modalités et conditions suivant lesquelles l'EPSF autorise la réalisation et la mise en exploitation commerciale de véhicules nouveaux, substantiellement modifiés ou déjà autorisés dans un autre État membre de l'Union européenne. Cette révision a fait l'objet d'un travail collaboratif avec l'ensemble du secteur.



## Certificats de sécurité

Afin d'assurer des services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national (RFN), une entreprise ferroviaire 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 2013, 29 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 29 entreprises :

- 21 sont spécialisées dans le transport de fret;
- 11 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;
- 3 sont spécialisées dans le transport de passagers;

Au cours de l'année 2013, l'activité concernant l'instruction des demandes de certificat de sécurité est restée soutenue.

#### Nouveaux certificats de sécurité

Quatre entreprises ferroviaires, dont une titulaire d'une partie A délivrée en Suisse, ont fait une première demande de certificat de sécurité. Il s'agit de :

- Fer Alliance;
- Secuirail;
- TMR (Transports de Martigny et Régions) \*;
- Transfesa.

#### Modifications de certificat de sécurité

Six modifications relatives à de nouvelles organisations de l'exploitation, à l'accès à de nouvelles sections de lignes du RFN, section frontière et/ou à de nouveaux types de trafics ont été autorisées pour les entreprises ferroviaires suivantes :

- Comsa Rail Transport;
- RENFE;
- Thello;
- TPCF (Train du pays Cathare et du Fenouillèdes);
- Trenitalia;
- TSO.

#### Renouvellement de certificat de sécurité

Une seule entreprise ferroviaire, TSO, a demandé et obtenu le renouvellement de son certificat de sécurité au cours de l'année 2013. Le certificat de sécurité a été renouvelé pour une période de cinq ans.

#### Mises à jour de certificat de sécurité

Deux entreprises ferroviaires ont fait l'objet d'une mise à jour de la partie B de leur certificat de sécurité afin de leur permettre de continuer d'assurer des services de transport de fret<sup>1</sup> y compris le transport de marchandises dangereuses ainsi que des services de transport de passagers<sup>2</sup>, à l'exclusion des services à grande vitesse entre la frontière italienne et la gare de Modane. Il s'agit de :

- NORDCARGO<sup>1</sup>;
- SVI<sup>2</sup> (Societa Viaggiatori Italia). \*

(\* Deux mises à jour pour SVI)

#### Année de lancement du service commercial des entreprises ferroviaires 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 Transport TX Logistik AG RDT 13 SVI ETMF Nordcargo Egénie
2013	Normandie Rail Services Secuirail TMR
2014	Fer Alliance Nordcargo

Sur les quatre demandes, une a fait l'objet d'un rejet pour dossier non recevable. Il s'agit de la société Transfesa.

(\* Partie A délivrée en Suisse.

## Attestations de sécurité

Délivrée aux titulaires d'une convention d'exploitation signée dans le cadre l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF, cette attestation certifie l'aptitude du bénéficiaire à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à l'exercice des missions qui lui sont confiées, notamment ses activités relatives à la maintenance de l'infrastructure et des matériels et à l'exploitation de services de transport sur le réseau ferré national. La délivrance de l'attestation de sécurité vaut approbation, d'une part, du système de gestion de la sécurité du titulaire et, d'autre part, des dispositions prises par celui-ci en vue du respect des exigences réglementaires de sécurité.

Elle est délivrée par l'EPSF pour une durée maximale de cinq ans.

En 2013, deux demandes de renouvellement ont été déposées auprès de l'EPSF. Il s'agit de :

- VFLI pour la maintenance et l'exploitation de lignes situées dans le Morvan ;
- EUROPORTE Proximité pour la maintenance des lignes dites de l'Étoile de Gray.

VFLI a vu son attestation de sécurité renouvelée pour une période de cinq ans. L'EPSF n'a pas donné suite à la demande de renouvellement d'EUROPORTE Proximité, considérant que, vu les dispositions de suivi et de contrôle mises en œuvre par la direction de l'infrastructure de la SNCF, cette entreprise intervenait en tant que prestataire et non pas en tant qu'exploitant ferroviaire à part entière.

En fin d'année 2013, la SNCF a choisi de confier les missions dévolues à VFLI à la société SFERIS, filiale de la SNCF créée en 2012. Vu les dispositions présentées par la société SFERIS dans son dossier de demande d'attestation de sécurité, reprenant intégralement celles prévues par la société VFLI, l'EPSF a procédé au transfert de l'attestation de sécurité entre ces deux entreprises.

## Agréments de gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire de l'infrastructure doit assurer la maintenance de l'infrastructure, la gestion du trafic et des circulations, le développement de l'infrastructure et l'établissement de la réglementation d'exploitation en garantissant, de manière équitable, le droit d'accès à son infrastructure à toutes les entreprises ferroviaires qui en font la demande.

L'ensemble des dispositions correspondantes sont présentées dans le manuel du système de gestion de la sécurité (SGS) que le demandeur aura établi.

Afin d'être autorisé à assurer ces missions, un gestionnaire d'infrastructure doit être titulaire d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF. Cet agrément vaut approbation du SGS.

En délivrant cet agrément, l'EPSF reconnaît l'aptitude du demandeur à satisfaire aux exigences réglementaires de sécurité et à maîtriser les risques liés à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure ouverte à la circulation publique.

■ En 2013, RFF et la SNCF, agissant en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF-GID), ont obtenu le renouvellement de leur agrément de sécurité en tant que gestionnaire de l'infrastructure pour une durée de cinq ans.

Un certain nombre d'actions présentées dans le manuel du SGS (mise en œuvre d'organisation, production de textes, etc.) font l'objet d'un plan de déploiement approuvé par l'EPSF et suivi lors de réunions régulières regroupant RFF, SNCF-GID et l'EPSF.

Par rapport au manuel du SGS produit en 2008, les parties spécifiques à la SNCF-GID ont notablement diminué. L'orientation est clairement prise vers un gestionnaire d'infrastructure unifié tel qu'envisagé dans la réforme ferroviaire en cours d'élaboration.

■ S'agissant de l'entreprise TP Ferro (gestionnaire de l'infrastructure de la section internationale de la ligne Perpignan – Figueras), l'EPSF a approuvé en 2013 la version 6 de son SGS élaborée pour tenir compte de l'autorisation de mise en exploitation commerciale définitive de l'infrastructure prononcée en décembre 2012. Une version 7 consolidée a ensuite été adressée prenant en compte les remarques formulées au travers de l'approbation.

## 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, pour son propre personnel, cette formation 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 :

- aux examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains requis dans le cadre des demandes de licence de conducteur ;
- à l'évaluation des conducteurs dans le cadre de la délivrance des attestations complémentaires à la licence.

Des organismes peuvent être agréés par l'EPSF pour assurer ces missions. Fin 2013, 42 centres de formation, 12 organismes chargés des examens et un organisme d'évaluation disposaient d'un agrément.

### Centres de formation

Trois centres de formation ont été agréés pour la première fois en 2013 :

- ETF Services ;
- Loco Rail Formation ;
- RAILSERVING.

S'agissant de premier agrément, ceux-ci ont été délivrés pour une période probatoire de deux ans.

Onze centres de formation ont déposé une demande de modification de leur agrément afin de pouvoir dispenser des formations à de nouvelles fonctions de sécurité. Il s'agit des centres suivants :

- CIFFCO ;
- Colas Rail ;
- IFEM ;
- SNCF Campus de Nancy ;
- SNCF CFCF de Bordeaux ;
- SNCF CFCF de Marseille ;
- SNCF CFCF de Nanterre ;
- SNCF CFCF de Nantes ;
- SNCF CFCF de Noisy-le-Sec ;
- SNCF CFCF de Viroflay\*.

(\*) Deux modifications distinctes

→ Seule une demande a fait l'objet d'un refus. Il s'agit de celle de Colas Rail.

Trois centres de formation ont demandé le renouvellement de leur agrément :

- GTIF ;
- SNCF Centre de formation sur les essais non destructifs des organes de roulement de Sotteville – Quatre Mares ;
- SNCF Service de formation mouvement du matériel de Villeneuve-Saint-Georges.

Tous ont obtenu le renouvellement de leur agrément pour une durée de cinq ans.

### Organismes d'évaluation des conducteurs

Les trois centres de production de formation infrastructure de la SNCF ont déposé une demande d'agrément en tant qu'organisme d'évaluation des conducteurs en 2013. Ces trois demandes ont été abandonnées. En effet, la direction de l'infrastructure de la SNCF a finalement fait le choix d'assurer elle-même l'évaluation de ses conducteurs sans créer d'organisme dédié.

### Organisme chargé des examens portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains

Par décision du 23 novembre 2012, le directeur général de l'EPSF a fixé les modalités de l'examen portant sur les connaissances professionnelles générales relatives à la conduite des trains. Ceci a permis d'initier les procédures d'agrément des organismes chargés de l'organiser.

Douze organismes ont déposé une demande en 2013, il s'agit de :

- CIFFCO ;
- Colas Rail ;
- ECR (Euro Cargo Rail) ;
- GTIF ;
- IFEM ;
- Loco Rail Formation ;
- SNCF CPFT d'Achères ;
- SNCF CPFT de Blainville ;
- SNCF CPFT de Lille ;
- SNCF CPFT de Lyon ;
- SNCF CPFT de Rennes ;
- SNCF CPFT de Tours.

Tous ces organismes ont reçu l'agrément en tant qu'organisme chargé des examens délivré pour une période probatoire de deux ans.

*Nota : CFCF = Centre de formation de la circulation ferroviaire*

*Nota : CPFT = Centre de production de formation traction*

## Agréments d'organismes qualifiés

Lors de la conception ou en cas de modification substantielle d'un véhicule ou d'un sous-système existant, le porteur 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 permettent 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 2013, les organismes qualifiés CERTIFER et TÜV Rheinland ont vu leur agrément renouvelé pour une période de cinq ans.

## 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 éléments d'infrastructure (lignes et systèmes), les demandes s'effectuent en trois étapes : le dossier de définition de sécurité (DDS) pour lequel l'EPSF émet un avis, le dossier préliminaire de sécurité (DPS) que l'EPSF approuve et qui vaut autorisation de lancer la réalisation des travaux et le dossier de sécurité (DS) que l'EPSF examine en vue de délivrer l'AMEC.
- Pour les matériels roulants nouveaux (locomotives, rames, wagons, etc.), les demandes s'effectuent en deux étapes : le dossier de conception de la sécurité (DCS) sur lequel l'EPSF émet un avis et le DS que l'EPSF examine en vue de délivrer l'AMEC.
- Pour les matériels roulants substantiellement modifiés ou pour ceux bénéficiant d'une autorisation délivrée par un autre État membre, c'est l'instruction d'un dossier technique de sécurité (DTS) qui donnera lieu à la délivrance de l'AMEC.

### Infrastructure

Trois AMEC ont été délivrées dans le cadre des projets suivants :

- Le 12 mars 2013, l'AMEC d'une première section de ligne modernisée entre Chamonix et Argentières. Cette 1<sup>ère</sup> phase du projet d'augmentation de la capacité de la ligne Saint-Gervais – Vallorcine consiste en la modernisation de la voie métrique et des ouvrages d'art (hors tunnel des Montets) avec utilisation de nouveautés technologiques sur le RFN telles que les traverses métalliques en Y, le système d'attache Nabla C8 évolution sur traverses métalliques à longues bèches d'ancrage et sur traverses en Y et, le support du 3<sup>e</sup> rail d'alimentation électrique.
- Le 13 juin 2013, l'AMEC de la section de ligne Antibes – Cagnes/Mer modifiée par la création d'une 3<sup>e</sup> voie et la mise en œuvre

d'une exploitation banalisée des trois voies afin d'en augmenter la capacité.

- Le 12 décembre 2013, l'AMEC de la section de ligne entre Serqueux et Gisors rénovée afin de pouvoir être parcourue à la vitesse de 100 km/h. Les principales spécificités de ce projet consistent en la mise en œuvre de nouveautés techniques sur :
  - une zone d'essai de 1 km de traverses composites de type Axion (États-Unis);
  - une zone d'essai de 1 km de traverses composites de type Lankhorst (Pays Bas);
  - une zone d'essai de 1 km de double voie sur dalle béton.

L'EPSF a aussi veillé à l'amélioration du niveau de sécurité global des passages à niveau de la ligne et, en particulier, à la sécurisation du PN 41, emprunté par des transports routiers exceptionnels, notamment en ce qui concerne les aménagements sur et aux abords du PN ainsi que les conditions de son franchissement.

### Contrôle/Commande/Signalisation

Huit AMEC ont été délivrées pour les postes d'aiguillage à technologie PC (PIPC) de :

- Parc des Expositions;
- Avranche;
- Nîmes;
- Chantilly;
- Montredon;
- Gragnague;
- Montastruc;
- Saint-Sulpice.

Deux AMEC ont été délivrées pour les systèmes d'enclenchement intégré (SEI) de :

- Reding Sarrebourg;
- Châteauneuf-sur-Isère.

Le 17 décembre 2013, l'EPSF a délivré l'AMEC du sous-système de contrôle-commande et de signalisation sol ERTMS niveau 2 superposé à la TVM 430/SEI sur la ligne LGV Est Européenne phase 1 entre Vaires (Seine-et-Marne 77) et Baudrecourt (Moselle 57). La LGV Est Européenne sera la première ligne à grande vitesse exploitée en France sous ERTMS niveau 2.

### Matériel roulant (hors wagons)

Au total, 15 AMEC ont été délivrées en 2013, essentiellement pour des matériels roulants existants.

Huit sont relatives à des matériels substantiellement modifiés. Il s'agit de :

- l'automotrice à 2 niveaux, type MI09 (Z3600), pour le RER A;
- la locomotive BB 22200 (RC) \*;
- la voiture VO2N (MuxG);
- le tram train DUALIS U52500;
- le tram train DUALIS U53500\*;
- la rame à grande vitesse TGV 2N2 H.

(\*) Deux modifications pour le même matériel roulant

Quatre sont relatives à des matériels dont le domaine d'emploi a changé. Il s'agit de :

- l'automotrice ZTER (Z21500);
- la locomotive BB 75000;
- la locomotive G1000 F;
- la locomotive PRIMA 3U15-B.

Trois concernent des matériels déjà autorisés dans un autre État membre de l'Union européenne. Ces matériels ont été autori-

## Autres autorisations

### Agrément pour le transport de marchandises dangereuses

Un nouvel agrément de type pour un wagon citerne destiné au transport de gaz butane a été délivré selon la version 2011 du règlement RID, conformément à l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres, dit arrêté « TMD » – art. 15.

Indépendamment du dossier de sécurité présenté à l'EPSF par le demandeur afin d'obtenir l'autorisation de mise en exploitation commerciale du nouveau projet de matériel, le constructeur du wagon citerne a déposé à l'EPSF 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, à l'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 wagons citernes 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 ». Comme prévu à l'article 11 de l'arrêté du 23 juillet 2012, l'agrément des nouveaux prototypes de

sés sur la base de l'application des accords de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et les autorités nationales de sécurité d'autres États membres. Il s'agit de :

- la locomotive TRAXX F140 DE (Allemagne);
- la rame à grande vitesse AVE S100 F\*\* (Espagne).

(\*\*) Deux AMEC ont été délivrées pour ce matériel, l'une pour la circulation sur lignes classiques sous 1,5 KV, l'autre pour la circulation sur lignes alimentées en 25 KV et LGV.

→ Une suspension a été prononcée concernant les matériels trams-trains DUALIS U52500 et U53500 suite au déraillement de l'un d'entre eux survenu en décembre 2013, provoqué par une défaillance mécanique au niveau des essieux.

### Wagons

Huit dossiers ont fait l'objet d'une AMEC.

Quatre ont porté sur des nouveaux types de matériels :

- wagon citerne gaz pour le transport de butane;
- wagon 2 trémies pour transport de sable;
- wagon 2 trémies pour transport d'agrégats;
- wagon pulvérulent pour transport de ciment.

Quatre ont porté sur des modifications substantielles de matériel existant :

- wagon Q70 pour transport d'emballage de déchets radioactifs TN24E;
- wagon encadreur S70;
- chargement de semi-remorques frigorifiques sur wagon Modalohr AFA;
- wagon destiné au transport de transformateurs.

wagons citernes destinés 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 deux 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 sur proposition de 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 2013, 80 autorisations de circulations exceptionnelles ont été délivrées principalement 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 2013 ont porté principalement sur quatre catégories :

- les matériels substantiellement modifiés qui ont fait l'objet d'une demande d'AMEC à l'EPSF en 2013, à hauteur de 26 % des demandes ;
- les matériels nouveaux ou substantiellement modifiés 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, qui représentent 57 % des demandes ;
- les essais divers (marches de réception de matériels sortant d'usine) qui représente 9 % des demandes ;
- et les essais concernant l'infrastructure qui représentent 8 % des demandes.

## Instructions en 2013 de dossiers relatifs à des projets dont la mise en exploitation commerciale est prévue en 2014 et dans les prochaines années

### Infrastructure et Contrôle/Commande/Signalisation

- réouverture au trafic voyageur de la ligne Nantes – Châteaubriant ;
- création de la desserte voyageurs entre Sorgues et Carpentras ;
- réouverture au trafic voyageurs de la ligne Oloron – Bedous ;
- contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

### Projets de construction de Lignes à Grande Vitesse

- ligne à grande vitesse BPL (Bretagne/Pays de la Loire) – Phase 2 ;
- ligne à grande vitesse SEA (Sud Est Atlantique) – Titre 2.

### Participation à l'instruction de dossiers relevant du décret 2003-425 avec interface ferroviaire

- Deux avis ont été rendus au préfet de la région d'Île de France et au STRMTG respectivement sur :
- le DDS relatif au projet de débranchement du tramway T4 vers Clichy/Montfermeil ;
  - le DPS relatif au projet tram-train du Médoc secteur B.

## Autres actions

### Infrastructure et Contrôle/Commande/Signalisation

#### ■ Assistance et conseil au secteur :

Dans les instances et groupes de travail nationaux relatifs à :

- l'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires ;
- la transformation des accès de secours des tunnels des RER et du métro de Paris en issues de secours ;
- la sécurité aux passages à niveau.

#### ■ Assistance et conseil au :

- Comité de sécurité de la Commission inter-gouvernementale pour la liaison ferroviaire à grande vitesse Perpignan-Figueras ;
- Comité technique et de sécurité de la Commission inter-gouvernementale pour la liaison à grande vitesse Lyon-Turin ferroviaire.

### Matériel roulant (hors wagons)

- DCS : locomotive Diesel électrique destinée au transport de marchandises type DE 12 ;
- DCS : locomotive Diesel électrique destinée au transport de marchandises type DE 18 ;
- DCS : rame à grande vitesse VELARO EUROSTAR.

### Wagons

Un avis a été rendu par l'EPSF à la Commission inter-gouvernementale (CIG) du Tunnel sous La Manche concernant la circulation dans le tunnel de wagons porte-autos conformes au registre d'immatriculation et enregistrés dans le RNV allemand.

## Installations de sécurité désignées comme « 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 examiné, en 2013, 121 consignes locales d'exploitation désignant comme « simples » des installations de sécurité. Après examen, l'établissement a donné son accord pour considérer comme « simples » toutes les installations proposées.

À noter que, suite à la clarification de certains points avec la DCF et à la publication du guide correspondant début 2013, l'EPSF a noté en 2013 une nette diminution des divergences d'appréciation quant au caractère simple des installations soumises à son accord.

En outre, l'instruction des demandes fournit l'occasion à l'EPSF de faire des remarques sur la rédaction des consignes locales d'exploitation (CLE), textes faisant partie de la documentation d'exploitation visée à l'article 10 du décret 2006-1279. Globalement, une amélioration de la qualité, sur le fond comme sur la forme, des CLE a été relevée en 2013.

### Guide portant sur l'examen des installations désignées comme « simple »

Publié au début de l'année 2013, ce guide explicite les dispositions que l'EPSF met en œuvre dans le cadre de l'examen de certaines installations de sécurité désignées comme « simples » et des CLE associées. Il explicite également le processus d'envoi de la demande d'examen ainsi que celui de la réponse de l'EPSF. Il s'adresse principalement à l'attention de RFF mais les dispositions qu'il contient intéressent également les entreprises ferroviaires à titre d'information du fait que ce sont elles qui manœuvrent les dites installations de sécurité désignées comme « simples » par RFF.



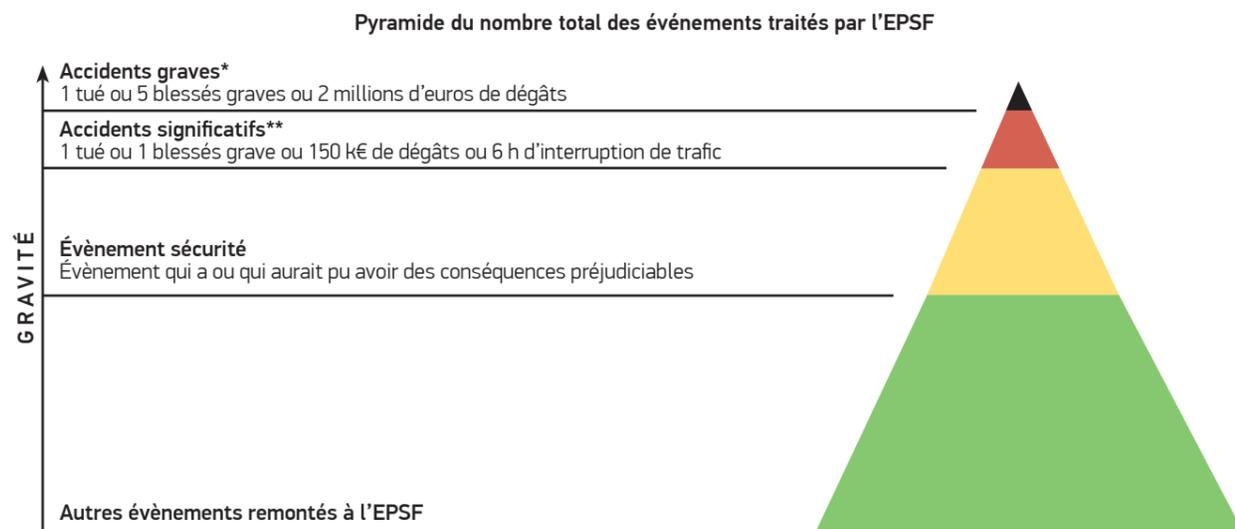
# Le suivi du niveau de sécurité

Le recueil, l'analyse et l'exploitation des informations relatives aux incidents de sécurité survenus sur le réseau ferré permet d'assurer le suivi du niveau de sécurité des circulations ferroviaires. Ce suivi est utilisé pour orienter, préparer et animer le retour d'expérience « système ». En 2013, on constate une baisse du nombre d'événements enregistrés dans la base de données d'incidents. Après consolidation des chiffres et en ramenant le nombre d'accidents au million de trains-km parcourus, il sera possible de donner une tendance sur le niveau de sécurité dans le rapport annuel de sécurité publié par l'EPSF. Le fait marquant de l'année 2013 aura été le déraillement de Brétigny-sur-Orge survenu le 12 juillet.

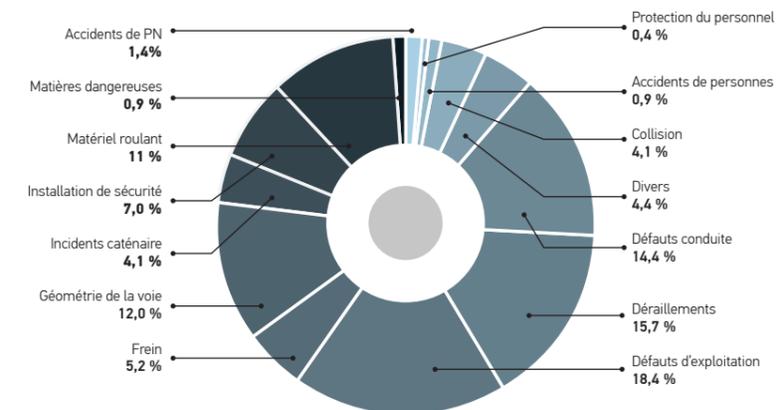
## Analyser les événements de sécurité

Concernant les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables), 156 événements « sécurité » ont été enregistrés en moyenne par mois en 2013. Cette valeur est en baisse par rapport au nombre d'événements de ce type enregistré en 2012 (179). L'analyse des évolutions par typologies d'événements, dont une représentation de la répartition est présentée dans la figure ci-dessous, fait

apparaître des tendances qui ont permis notamment d'élaborer le programme de contrôle 2014. Ces constats de tendance ainsi que les indicateurs de sécurité, en cours de consolidation, figureront dans le rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2013 transmis au ministère des transports et à l'ERA avant fin septembre 2014.



## RÉPARTITION DES ÉVÈNEMENTS « SÉCURITÉ » ENREGISTRÉS PAR L'EPSF PAR CATÉGORIE D'ÉVÈNEMENT



Parmi les événements traités par l'EPSF, certains d'entre eux ont déclenché une enquête du BEA-TT au titre de leurs conséquences directes ou potentielles :

- le 24 janvier, dérive d'un wagon d'un train de fret à Modane (73);
- le 16 avril, collision entre un TER et un camion grue à l'Estaque (13);
- le 26 juin, déraillement d'un train de voyageurs entre Lyon Par-Dieu et Lyon Perrache (69);
- le 12 juillet, déraillement d'un train Intercités à Brétigny-sur-Orge (91);
- le 15 octobre, collision entre un TGV et un camion, entre Sillé-le-Guillaume et Crissé (72);
- le 26 novembre, rupture de rail entre Longages-Noé et Carbonne (31);
- le 18 décembre, dérive d'un TER entre Ax-les-Thermes et Mérens-les-Vals (09);
- le 23 décembre, déraillement d'un wagon transportant des matières radioactives au triage du Bourget (93).

### Les alertes

L'EPSF a été à l'origine du lancement de six alertes résultant de l'analyse des informations remontées suite à des incidents survenus sur le périmètre de l'EPSF 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 :

- la perte d'un tampon crash de fabrication Axtone sur wagon ERMEWA;
- le constat d'une boîte d'essieu avariée sur wagon porte-autos GEFCO;
- la déformation des bogies AFR 22;
- la perte d'un axe de timonerie de frein sur un wagon équipé de bogies Y27 GC;
- la rupture d'un essieu de type 9052;
- la défaillance sur un équipement bi-standard ERTMS/TVM (BTM défectueuse).

### Collecte et analyse des indicateurs de sécurité

La collecte trimestrielle des indicateurs de sécurité des exploitants ferroviaires a permis, après analyses et commentaires, de transmettre ces valeurs à l'ERA. De plus, un travail a été mené en 2013 pour mettre en forme, analyser et commenter ces indicateurs dans un tableau de bord publié trimestriellement sur le site Internet de l'EPSF. L'objectif est de favoriser le partage d'informations concernant la performance sécurité de manière régulière et rapprochée. Ce travail va aboutir à la publication effective du premier tableau de bord en début d'année 2014.

En 2013, le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires pour l'année 2012 a été rédigé à partir :

- des informations reçues, avant le 30 juin, de chaque entreprise ferroviaire et des gestionnaires d'infrastructure dans leur rapport annuel de sécurité respectif;
- des éléments rassemblés par les services de l'EPSF.

Un nouveau plan de rapport a été retenu afin d'y intégrer la description de l'organisation de la sécurité du système ferroviaire. Celle-ci complète les parties répondant au respect des exigences réglementaires européennes. Cette année, l'EPSF a d'une part, fourni une trame de rapport aux entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure visant à faciliter la rédaction de leur propre rapport et d'autre part, organisé un programme de réunions de présentation de ces rapports par les exploitants. Au-delà de l'objectif premier de dresser un bilan du niveau de sécurité, ces rencontres ont représenté une opportunité supplémentaire d'échanges entre l'EPSF et chacun des exploitants.

## Organiser le retour d'expérience « système »

Le séminaire du 23 janvier 2013 a permis de faire un bilan sur la démarche de retour d'expérience « système » pilotée par l'EPSF.

Les évolutions en cours notamment en termes de réglementation ont été évoquées. Les quatre réunions REX trimestrielles animées par l'EPSF, tenues en janvier, avril, juin et octobre 2013, ont également représenté une opportunité d'aborder cette problématique. Ce fût également l'occasion de partages d'expériences sur des événements précis. Ce partage s'est effectué entre les différents participants conviés, à savoir l'ensemble des représentants des entreprises ferroviaires autorisées sur le RFN, des gestionnaires d'infrastructure (RFF et TP Ferro) et du gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF GID), ainsi que des représentants du Ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie (MEDDE) et du BEA-TT.

L'EPSF a continué la rédaction et l'envoi de 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 réunions se sont déroulées en janvier, avril, juin et octobre 2013 sur des incidents particuliers ou sur des thèmes propres à l'activité de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Ces réunions ont eu lieu dans l'objectif de vérifier la qualité du retour d'expérience effectué sur ces activités spécifiques.

## Impliquer les échelons locaux

En plus de ces activités habituelles en matière de retour d'expérience, l'EPSF a continué en 2013 le pilotage de la démarche de démultiplication du retour d'expérience au niveau local. Ce pilotage s'est concrétisé dans le déclenchement de sept démarches de REX local impliquant au moins deux entités, par événement, détentrices d'une autorisation délivrée par l'EPSF. La liste des événements ayant fait l'objet d'une démarche de ce type est repris dans le tableau ci-dessous.

Afin d'assurer le fonctionnement de cette démarche, une convention avec la DCF a été signée en juin 2013 dans laquelle est décrit l'ensemble des étapes de la démarche. L'aboutissement de cette démarche se traduit par la transmission à l'EPSF d'un relevé de décisions décrivant les actions que les entités se sont engagées à mener. Afin de vérifier la conformité de ces plans d'actions, l'EPSF a réalisé une inspection spécifique dont les préconisations vont permettre d'améliorer le fonctionnement de la démarche globale en 2014.

Date de la réunion	Évènement	Lieu de l'évènement	Entités concernées
12/02	Erreurs de procédure lors de la détresse d'un train	Tonnerre Lezine	SNCF, SNCF GID
11/04	Réception sur voie occupée	Miramas	EPF, SNCF EF, SNCF GID
18/04	Mise en mouvement sans ordre	Achères	COLAS, SNCF GID
10/10	Ouverture prématurée d'un passage à niveau	Neuf-Brisach	RFF, SNCF EF, SNCF GID
01/10	Franchissement de signal d'arrêt fermé	Briançon	SNCF EF, SNCF GID
23/10	Collision sur voie principale	La-Roche-sur-Yon	SNCF EF, SNCF GID
24/10	Franchissement de signal d'arrêt fermé	Pontoise	SNCF, SNCF GID

## Actions et enseignements tirés suite à l'accident de Brétigny

L'accident de Brétigny-sur-Orge, le 12 juillet 2013, est un événement majeur sur le réseau qui a enclenché une action propre de l'EPSF - au titre de sa mission de surveillance de la sécurité du réseau - indépendamment des enquêtes technique et judiciaire conduites par les autorités compétentes (Justice et BEA-TT).

Dans ce cadre, l'EPSF s'est adressé immédiatement à la SNCF, qui assure les fonctions opérationnelles en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, en informant RFF puisque la SNCF agit « pour son compte » dans le cadre de l'agrément de sécurité qui lui a été délivré.

Dès le 13 juillet, au vu des informations communiquées par les diverses parties prenantes et de ses propres analyses, l'EPSF a signifié à la SNCF qu'il n'entendait pas prendre de mesure conservatoire générale de type « restriction d'agrément » mais a toutefois demandé, pour le 15 juillet 2013, que lui soient précisés « la nature, le périmètre et le calendrier précis » du programme annoncé de vérifications immédiates et de lui en communiquer les résultats dès son achèvement.

Depuis lors, l'EPSF a mené des actions de contrôle et de suivi régulier du programme détaillé reçu de la SNCF le 15 juillet 2013 :

- le 22 juillet, l'EPSF a demandé à la SNCF (GID), par un nouveau courrier, de renforcer la surveillance sur les traversées franchies à vitesse élevée ; la SNCF (GID) a suggéré d'y associer des appareils connus localement pour leur difficulté de maintenance et ce sont ainsi 180 traversées (soit environ 7 % du parc total) qui ont été suivies pendant cinq semaines. À l'issue de ces cinq semaines, 70 appareils présentant les évolutions les plus importantes sont restés dans ce régime de surveillance renforcé, auquel ils devraient rester soumis jusqu'à leur remplacement ;
- le 22 juillet, l'EPSF a également demandé une campagne d'auscultation systématique au marteau des abouts de cœur de l'ensemble des traversées de voies principales. En effet, les éléments obtenus, notamment auprès du BEA-TT, mettaient en évidence des fissurations - *a priori* antérieures à l'accident - sur le cœur de l'appareil déficient de Brétigny. Cette campagne s'est terminée début décembre : sur 10 800 cœurs d'appareils de voie contrôlés, le remplacement à neuf mois maximum s'est révélé nécessaire pour 28 cœurs dont deux ont dû être remplacés en urgence. De plus, 46 cœurs ont été placés sous surveillance spécifique. Là aussi ce sont sur les appareils les plus circulés que la fréquence des anomalies est la plus élevée ;
- le bilan de la campagne de surveillance immédiate reçu par l'EPSF le 1<sup>er</sup> août a établi qu'un peu plus de la majorité des appareils de voie étaient en situation parfaitement « nominale » (toutes les attaches et tous les boulons présents et serrés) et

que le restant des appareils de voie ne présentait pas, au regard des référentiels de maintenance SNCF, d'anomalie de nature à engager la sécurité. Il a mis en évidence une forte corrélation entre l'état de la boulonnerie, l'importance du trafic et la présence de « danse » (mouvement vertical des traverses) ;

- RFF et la SNCF ont présenté le plan VIGIRAIL le 8 octobre, à la demande du ministère. Ce plan, qui devrait permettre d'augmenter la qualité et l'efficacité de la surveillance et de la maintenance de l'infrastructure, comprend notamment l'accélération du renouvellement d'appareils de voie, la modernisation des outils et des pratiques de maintenance par l'utilisation d'engins de surveillance automatisés de la voie, le développement de la gestion de la maintenance assistée par ordinateur ainsi que la mise en place d'outils de formation innovants pour les personnels de maintenance. Enfin, ce plan prévoit « le renforcement et la simplification des référentiels de maintenance », objectif dont l'EPSF, qui est en charge du suivi de ce plan, partage pleinement l'importance ;

- le 18 décembre, la SNCF a proposé à l'EPSF un plan d'actions spécifique pour les traversées comprenant notamment un renforcement de la formation, des contrôles sur le vif des opérations de maintenance réalisées, de la traçabilité des résultats des tournées ainsi que de la périodicité de certaines d'entre elles. De plus, des actions à plus long terme sont engagées comme l'anticipation des contrôles approfondis des appareils de voie pour fixer la date de leur renouvellement ou l'élaboration d'un schéma directeur de suppression à 20 ans des traversées concernées.

L'ensemble de ces analyses ainsi que les orientations du rapport provisoire du BEA-TT mettent en évidence une problématique plus générale de maintenance de l'infrastructure qui dépasse le sujet des seuls appareils de voie. C'est dans cet esprit que le 23 décembre, l'EPSF a écrit à la SNCF pour lui demander de préciser le contenu des principales actions relatives au référentiel de maintenance qu'elle engage ainsi que leurs modalités de mise en œuvre.

L'accident de Brétigny-sur-Orge s'explique par un scénario de défaillance mécanique exceptionnel, jamais rencontré jusqu'alors en France. Les investigations réalisées depuis juillet 2013 ont mis en évidence que le référentiel de maintenance, résultant de l'expérience accumulée depuis plusieurs dizaines d'années, n'empêchait pas des situations sensibles, pouvant résulter de points de fragilité dans la conception ou l'application de ce corpus.

Au-delà du contrôle des mesures ponctuelles déjà demandées ou résultant des recommandations du BEA-TT, l'EPSF a lancé, fin 2013, la préparation d'une campagne d'audits systémiques du processus de maintenance de l'infrastructure dans son intégralité, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation. Les premiers résultats de cette campagne, qui devrait s'achever en 2015, sont attendus dans le courant du second trimestre 2014.

# Le contrôle des acteurs

La surveillance exercée par l'EPSF sur les acteurs titulaires d'une autorisation, notamment un certificat de sécurité ou un agrément de sécurité, représente une des dispositions permettant d'assurer le respect des objectifs de sécurité. En contrôlant que chaque acteur maîtrise la sécurité de son activité, en identifiant des axes d'amélioration et en lui demandant de prendre des mesures correctives si nécessaire, voire en prononçant les sanctions administratives (retrait, suspension, limitation des autorisations), l'EPSF veille à garantir l'atteinte des objectifs de sécurité communs (OSC) et le maintien des valeurs nationales de référence, applicables en France.

## La stratégie de surveillance

En 2013, l'EPSF a élaboré sa stratégie de surveillance des opérateurs et des différents intervenants de la production des services de transport ferroviaire. Cette stratégie précise la manière de définir les thèmes des activités de surveillance et d'en fixer les priorités pour vérifier que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité dans un contexte d'augmentation du nombre de ces acteurs. Elle donne les orientations pour préparer le programme annuel de contrôle et privilégie l'analyse de risques à tous les niveaux de l'organisation des contrôles en partant de l'élaboration de ce programme jusqu'à l'évaluation des situations opérationnelles. Elle a été publiée sur le nouveau site Internet de l'établissement en janvier 2014.

Le programme est basé sur plusieurs types de contrôles s'appuyant sur une procédure validée et publiée sur le site Internet de l'établissement :

- des **audits systématiques** programmés de façon à vérifier périodiquement le maintien des conditions de délivrance des différents types d'autorisations délivrées par l'EPSF ;
- des **audits conjoncturels** déclenchés en fonction du retour d'expérience sur les incidents ou suite à des évolutions significatives ;
- des **inspections inopinées** destinées à contrôler des pratiques en situation ;
- des **contrôles opérationnels** visant à vérifier la conformité des trains composés avant départ, nouvelle forme de contrôle mise en œuvre au cours de l'année 2013. Un focus particulier sera porté au transport de marchandises dangereuses.

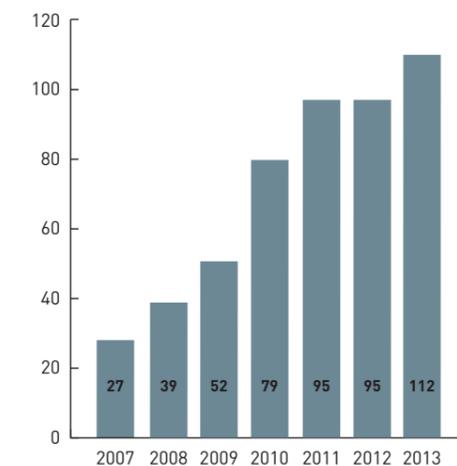
Les audits et les inspections, y compris les contrôles opérationnels sont des actions complémentaires formant un dispositif de contrôle mis en œuvre dans le cadre de cette stratégie de surveillance. L'ensemble de ces contrôles constitue le programme de réalisation initial, dans un premier temps, puis devient le programme réactualisé en fonction de l'actualité tout au long de l'année. Cette stratégie est élaborée et mise en œuvre tel que prévu à l'article 3 du règlement (UE) n°1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 applicable depuis le 7 juin 2013.

## S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité

### Bilan des contrôles

112 contrôles dont 62 audits, 45 inspections et cinq contrôles opérationnels ont été réalisés en 2013 par l'EPSF sur le RFN. Ce nombre de contrôles est en augmentation sensible par rapport aux 95 contrôles de l'année 2012.

Évolution du nombre annuel de contrôles réalisés



Sur les 62 audits réalisés, 54 étaient des audits systématiques et huit des audits dits « conjoncturels ».

Les audits systématiques ont notamment concerné :

- le système de gestion de la sécurité de trois nouvelles entreprises ferroviaires suite à leurs premières circulations. Il s'agit de RDT13, de SVI et de ETMF ;
- un deuxième contrôle du système de gestion de la sécurité de TP Ferro, TPCF, CFR et de TRENITALIA ;
- le RSE du grand port maritime de Dunkerque ;
- l'AMEC du tram-train de l'Ouest-Lyonnais ;
- le thème de la formation et de l'habilitation à six reprises ;
- la maintenance du matériel roulant pour quatre contrôles ;
- 20 centres de formation.

Six des huit audits conjoncturels ont eu pour thème la maintenance de l'infrastructure avec un focus sur l'habilitation et la formation et sur les travaux suite aux accidents impliquant du personnel du GID survenus en 2012.

L'augmentation en 2013 du nombre d'inspections réalisées résulte d'une hausse des inspections de bouclage et de contrôles déclenchés suite à des évolutions de l'incidentologie. Citons par exemple les contrôles effectués sur l'immobilisation du matériel consécutifs aux dérives constatées en début d'année.

Enfin, les premiers contrôles opérationnels visant à vérifier le respect des exigences sur des trains en exploitation ont été réalisés. Après la réalisation des premiers contrôles de ce type, l'EPSF a contractualisé en fin d'année 2013 avec deux entreprises sous-traitantes pour la réalisation de ces contrôles opérationnels. Des experts métiers de ces entreprises assistent les responsables de contrôle de l'EPSF sur la partie constat sur site selon une liste de thèmes prédéfinis.

### Nombre d'audits et d'inspections réalisés par l'EPSF en 2013

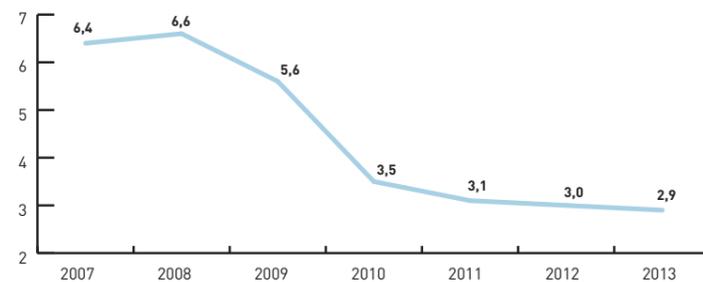
	GI/GID	EF	Centres de formation	Autres	Total
<b>Nombre d'audits systématiques</b>	7	21	20	6	54
<b>Nombre d'audits conjoncturels</b>	6	1	0	1	8
<b>Nombre d'inspections réalisées</b>	14	25	2	4	45
<b>Contrôles opérationnels</b>	0	5	0	0	5
<b>Total</b>	27	52	22	11	112

Dans la poursuite de sa démarche d'amélioration continue, l'EPSF a mis en service, tel que prévu en 2013, un nouvel outil informatique de programmation des contrôles. Celui-ci facilite la planification et permet un meilleur suivi des contrôles. En outre, des échanges ont été menés avec l'autorité nationale de sécurité suisse et avec l'Autorité de sûreté nucléaire afin de partager nos expériences dans le domaine du contrôle en vue d'améliorer nos processus. Enfin, une mise à jour de la procédure de contrôle a été réalisée. Elle confirme l'envoi du rapport de constat à l'issue de la réunion de fin des entretiens.

### Écarts constatés

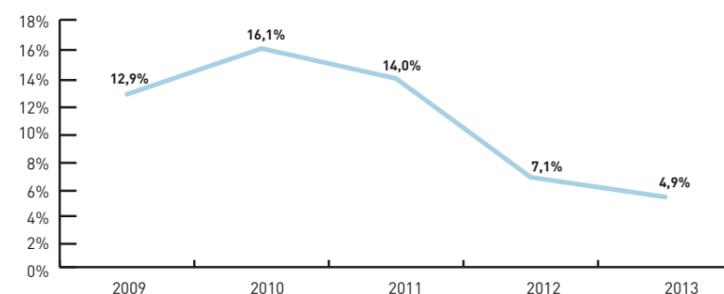
Une suspension d'autorisation de mise en exploitation commerciale (AMEC) des trams-trains de type DUALIS U52500 et U53500 a été prononcée par l'EPSF en 2013 suite à un déraillement survenu le 3 décembre sur le réseau de l'Ouest-Lyonnais. Ces matériels circulaient sur les lignes du réseau de l'Ouest-Lyonnais et sur la ligne Nantes/Clisson. Cette suspension a été levée le 16 janvier 2014 après accord sur les modifications et actions correctives proposées.

Les 112 contrôles se sont par ailleurs traduits par la notification, aux entités contrôlées, de 321 écarts dont aucun point bloquant, 72 écarts majeurs et 249 réserves. Ces chiffres sont en hausse par rapport à l'année 2012 au cours de laquelle l'EPSF avait comptabilisé 246 écarts, le nombre moyen d'écarts par contrôle étant lui en légère baisse à 2.9 écarts/contrôle en 2013 pour 3.0 en 2012. Cette amélioration, en moyenne, est toutefois à nuancer par des



### Écarts soldés

Une attention particulière a été portée sur le respect des délais de mise en œuvre des actions correctives. Ceci permet de confirmer la tendance à l'amélioration de l'indicateur du taux de respect de réalisation de ces actions à date cible qui passe pour 2013 sous les 5 % contre un peu plus de 7 % en 2012 (voir graphique ci-dessous). Les efforts de l'ensemble des acteurs du secteur doivent être maintenus pour confirmer cette tendance en 2014.



résultats de contrôle très variables selon les entités et thèmes contrôlés.

En termes de gravité des écarts, la tendance à la baisse constatée en 2012 se confirme aussi bien pour les points bloquants (aucun en 2013 pour trois en 2012) que pour les écarts majeurs (72 en 2013 pour 76 en 2012) alors que le nombre de contrôles est en augmentation.

Ces indicateurs d'occurrence et de gravité reflètent une amélioration globale constatée des systèmes de management de la sécurité des exploitants ferroviaires. Les contrôles 2013 ont toutefois révélé certains thèmes fragiles qui doivent faire l'objet d'une vigilance accrue de la part des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure. Ils sont pris en compte dans la programmation des contrôles prévus par l'EPSF en 2014.

### Ces thèmes concernent :

- le contrôle des compétences du personnel;
- les formations pratiques;
- les habilitations et attestations complémentaires;
- les consignes locales opérationnelles;
- les changements organisationnels;
- la maintenance du matériel roulant.

Par ailleurs, une vigilance constante reste indispensable sur la maintenance des infrastructures ferroviaires.

# Les immatriculations

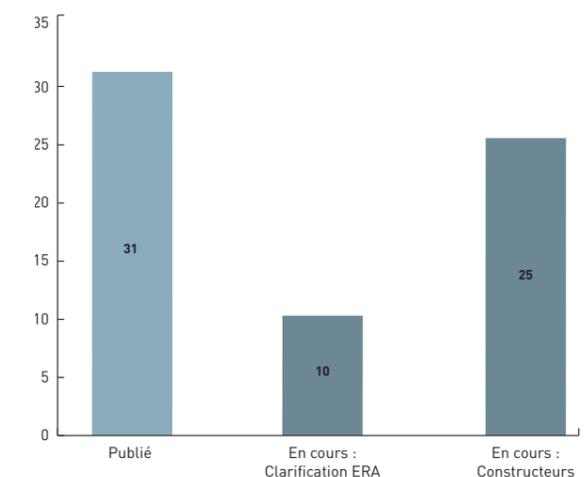
Les travaux relatifs à l'immatriculation des véhicules se sont poursuivis de façon active en 2013, d'une part dans le cadre des travaux en cours au niveau européen pour renseigner et gérer informatiquement le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETV), d'autre part au travers de la mise à jour du Registre national des véhicules (RNV) qui compte maintenant 187 679 enregistrements.

## Le Registre européen des types de véhicules autorisés

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). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 l'application publique informatique de l'ERA est opérationnelle au niveau européen.

Durant le 1<sup>er</sup> semestre 2013, l'EPSF a dispensé quatre sessions de formation afin d'expliquer aux demandeurs volontaires le fonctionnement de l'application informatique de l'ERA. Un support pédagogique a été élaboré par l'EPSF et remis aux personnes formées (29 personnes de 18 sociétés) sur la base d'exemples concrets.

Situation des types autorisés par l'EPSF depuis le 19/07/2010



31 types de véhicules ont été autorisés par l'ERA. 35 nouveaux types sont en cours d'autorisation, dont 10 demandes en attente d'informations complémentaires avant publication.

## Le Registre d'immatriculation

Le registre local de l'EPSF alimente quotidiennement le Registre national des véhicules (RNV) à l'aide des données déclarées par les demandeurs.

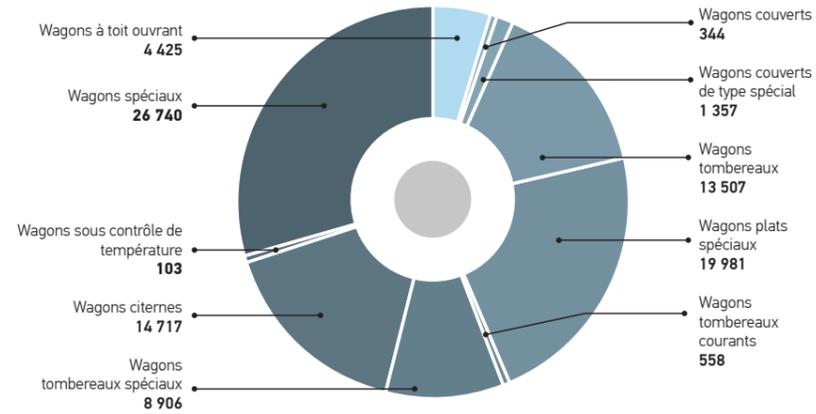
Les personnes bénéficiant d'un droit d'accès (les détenteurs, les propriétaires et les entités en charge de la maintenance) peuvent, au travers d'un registre virtuel hébergé à l'ERA, consulter le RNV afin d'accéder aux données les concernant. Une nouvelle version

intégrant des fonctionnalités supplémentaires est opérationnelle, dans sa version 1.4, depuis le mois de décembre 2013.

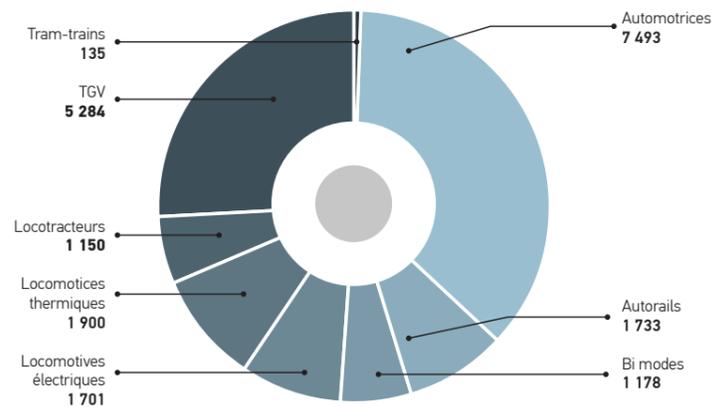
# Le Registre national des véhicules

Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2013, 117 522 véhicules immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RFN, dont la répartition est la suivante :

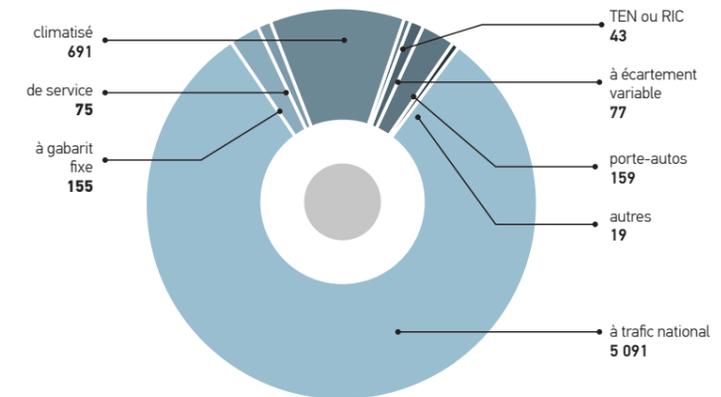
## 90 638 WAGONS DÉDIÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES



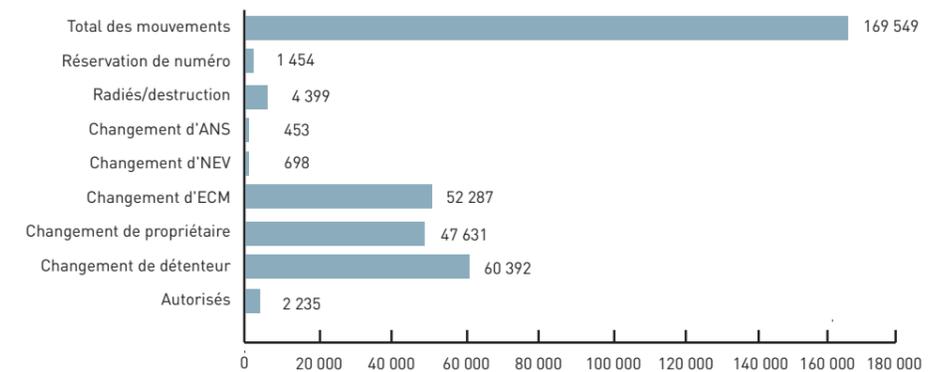
## 20 574 MATÉRIELS MOTEURS



## 6 310 VOITURES À VOYAGEURS



## 169 549 MOUVEMENTS ONT ÉTÉ EFFECTUÉS EN 2013 DANS LA BASE DE DONNÉES DU RNV



En 2013, plus de 97 % des demandes relatives aux immatriculations des matériels roulants ont été traitées par l'EPSF en moins de 10 jours.

## L'harmonisation des registres liés aux véhicules

Un nouveau groupe de travail piloté par l'ERA, « Rationalisation of Vehicles Related Registers » (RVRR) dont la tâche est de parfaire les définitions des amendements des spécifications des registres liés aux véhicules – NVRs, RETVA – RVKM – ERADIS a débuté en

2013. L'objectif est de consolider ces registres dans un système simple et de tenir compte des problèmes des intervenants sur ces derniers.

# Les licences de conducteurs de trains

La licence est un document délivré, selon un modèle harmonisé, aux conducteurs de trains dans les États membres de l'Union européenne. Elle justifie des aptitudes médicale et psychologique d'un conducteur à assurer les missions de sécurité associées à la conduite d'un train. Elle justifie également d'un niveau minimum de connaissances élémentaires en matière ferroviaire. Ce document, à lui seul, ne permet pas à son titulaire d'assurer la conduite d'un train. Elle doit obligatoirement être associée à une (ou plusieurs) attestation(s) complémentaire(s).

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 l'Union européenne doit être titulaire d'une licence.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, tout nouveau conducteur doit être titulaire d'une licence.

L'EPSF est chargé de délivrer les licences et de tenir le registre afférent. Il s'appuie sur l'expérience de l'Imprimerie nationale dans la production de titres professionnels pour réaliser cette mission. Elle réceptionne les dossiers de demande, émet les cartes de licence et héberge le Registre national des licences (RNL).

À partir du 1<sup>er</sup> juin 2018, toute personne assurant la conduite d'un train devra être titulaire d'une licence. C'est donc environ 16 000 licences qui devront avoir été délivrées principalement aux conducteurs de la SNCF (entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure délégué).

En 2012, 340 licences avaient été délivrées par l'EPSF. Ce nombre a progressé significativement en 2013, atteignant les 752 licences délivrées.

Sur les 18 entreprises ferroviaires qui disposent d'un certificat de sécurité (partie A et partie B) délivré par l'EPSF, 17 ont désormais des conducteurs titulaires d'une licence.

Le nombre global de licences délivrées au 31 décembre 2013 est de 1 245. Sur ce nombre, une seule licence a été délivrée sur une demande individuelle ; 1 244 licences ayant été délivrées à la demande de mandataires, en général les entreprises ferroviaires employant les conducteurs.

Afin d'absorber cette charge, l'EPSF, en collaboration avec l'Imprimerie nationale, a engagé un processus « d'industrialisation » du traitement des demandes et du suivi des licences principalement la gestion des suspensions.

# Contribuer à l'évolution du cadre juridique national

Conformément au décret 2006-369, l'EPSF peut proposer au ministère des transports toute évolution de la réglementation. Il lui apporte, d'autre part, son concours en lui fournissant tout avis utile et en organisant, à son intention, la consultation des personnes intéressées.

Dans ce cadre, l'EPSF a accompagné le ministère des transports :

- en rendant un avis officiel sur un projet d'arrêté relatif aux tâches essentielles pour la sécurité autres que la conduite de trains ;
- par l'émission d'un avis sur les projets de décret et d'arrêté « Réseaux comparables » ;
- par l'émission d'un avis en vue de la transposition en droit français de la directive 2013/9/UE de la Commission du 11 mars 2013 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, pour y ajouter une exigence essentielle sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- au travers d'échanges de vues concernant l'impact potentiel sur la sécurité du projet de loi n° 1468 du 16 octobre 2013 portant réforme ferroviaire ;
- par l'institutionnalisation de réunions régulières avec le ministère sur tous sujets concernant la réglementation nationale.

L'EPSF a également rendu divers avis ou prises de positions, notamment sur les sujets suivants :

- articulation entre les pouvoirs de police de l'EPSF et ceux des préfets prévus par le Code de l'environnement dans le cadre de l'étude de danger dans les gares de triage. L'EPSF a notamment rendu un avis sur un projet d'arrêté du préfet de la Moselle concernant la gare de triage de Woippy ;
- l'EPSF a été conduit à préciser les limites de sa compétence dans le cadre de la délivrance d'attestations de sécurité au titre des conventions conclues en application de l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF.

En outre, l'année 2013 a été marquée par le lancement par l'EPSF, à la demande du ministère, d'un audit stratégique sur la sécurité du système ferroviaire, sur un champ plus large que celui sur lequel s'exerce la compétence de l'EPSF puisqu'incluant également le domaine des travaux d'infrastructure. Cet audit, basé sur des interviews auprès d'un large panel représentatif de tous les acteurs du secteur, a permis de dégager des constats partagés, des recommandations et des orientations d'actions. Un comité

de pilotage représentatif du secteur a été installé afin de suivre le déroulement et les conclusions de cet audit.

Enfin, conformément à la note annexée 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 », l'EPSF a remis au ministère son premier rapport annuel sur les conditions de mise en œuvre de cet arrêté. L'EPSF a accompagné le ministère pour identifier les actions à mettre en œuvre, telles la rédaction par l'EPSF de moyens acceptables de conformité (MAC) ou la prise en compte de modifications à apporter lors d'une prochaine révision de l'arrêté.

L'EPSF a installé un comité de suivi de l'arrêté du 19 mars 2012, composé de membres représentatifs de l'ensemble du secteur ferroviaire. Ce comité de haut niveau examinera, entre autres, le programme de déploiement de la mise en conformité des règles relatives à l'exploitation ferroviaire.

# Préparation du cadre juridique européen

Pour le compte du ministère des transports, l'EPSF participe aux travaux de l'Union européenne dans les groupes de travail menés par l'Agence ferroviaire européenne (ERA, European Railway Agency), visant à la préparation des actes juridiques de l'Union. L'EPSF assiste également le ministère dans les travaux de la Commission européenne, au sein du comité RISC (Railway Interoperability and Safety Committee) sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire. Enfin, il apporte son concours pour la préparation des positions françaises.

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

### Les groupes de travail de l'ERA

L'EPSF participe de façon régulière aux principaux groupes de travail de l'ERA, où sont élaborés les projets d'actes juridiques de l'Union soumis par l'ERA à la Commission européenne. Cela a concerné en 2013 :

- Dans le domaine de la sécurité, les groupes relatifs aux sujets suivants :
  - la méthode de sécurité commune sur l'évaluation des risques ;
  - la STI « Contrôle/Commande/Signalisation » ;
  - le fret ;
  - les facteurs humains ;
  - la procédure de réponse d'urgence ;
  - les performances de sécurité ;
  - l'évaluation et la supervision des autorités nationales de sécurité ;
  - le rapport annuel de sécurité des autorités nationales de sécurité.

### ■ Dans le domaine de l'interopérabilité :

- la refonte de la recommandation 2011/217 (DV 29 bis) ;
- la fin des groupes concernant la fusion (grande vitesse et rail conventionnel) et l'extension du champ des STI « Loc&Pas », « Infrastructure », « Énergie », « Exploitation et sécurité dans les tunnels ferroviaires à l'ensemble des réseaux » ;
- la STI « Bruit » ;
- les compétences des conducteurs ;

- les compétences des autres personnels de bord ;
- le lancement d'un groupe de travail sur la rationalisation des registres ;
- la révision de la décision 2011/633 sur le registre d'infrastructure ;
- le suivi d'ERTMS par les autorités nationales de sécurité ;
- la reconnaissance mutuelle des autorisations.

Afin de tenir des positions équilibrées et réalistes dans ces groupes de travail, l'EPSF prépare les travaux en associant le secteur au travers de groupes miroirs organisés sur chacun des thèmes les plus porteurs d'enjeux. Le ministère participe à ces travaux ce qui lui permet également d'établir les positions françaises en intégrant les besoins et préoccupations du secteur. En pratique, chaque sujet ainsi concerné a généré l'organisation de deux à quatre réunions de groupes miroirs.

### Les réunions du « RISC » (Railway Interoperability and Safety Committee)

L'EPSF a assisté le représentant du ministère des transports à trois réunions du RISC, comité au sein duquel les textes élaborés par l'ERA sont présentés par la Commission européenne aux États membres, dans le cadre de la procédure dite de comitologie : 66<sup>e</sup> réunion des 23 et 24 janvier 2013, 67<sup>e</sup> réunion des 5 et 6 juin 2013, 68<sup>e</sup> réunion des 23 et 24 octobre 2013.

À l'occasion de ces réunions, les actes juridiques adoptés suivants ont été publiés en 2013 :

- directive 2013/09/UE du 11 mars 2013 modifiant l'annexe III de la directive 2008/57/CE afin d'ajouter une exigence essentielle sur l'accessibilité ;
- règlement 321/2013/UE du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « matériel roulant – wagons pour le fret » du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE (révision de la STI « Wagon ») ;
- règlement 1236/2013/UE du 2 décembre 2013 modifiant le règlement 321/2013/UE relatif à la STI « Wagons de fret » : introduction d'une période transitoire d'un an pour la certification du constituant d'interopérabilité « Signal de queue » et mise à jour suite à la parution de normes depuis la première version ;
- règlement 402/2013/UE du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et l'appréciation des risques et abrogeant le règlement 353/2009/CE (révision de la méthode de sécurité commune sur l'évaluation des risques) ;
- décision 2013/710/UE du 2 décembre 2013 modifiant la décision 2012/757/UE relative à la STI « Exploitation et gestion du trafic » (mise à jour de l'annexe A suite à la baseline 3 d'ERTMS) ;
- règlement 273/2013/UE du 6 décembre 2013 modifiant le règlement 454/2011/UE relatif à la STI « Applications télématiques au service des voyageurs » suite à l'achèvement de la phase 1 (développement des spécifications) et précisant le schéma de gouvernance de la phase 2 (mise en œuvre par les acteurs) ;
- décision 2013/753/UE du 11 décembre 2013 modifiant la décision 2012/226/UE établissant la seconde série d'objectifs de sécurité communs (révision des registres nationaux des véhicules de la Bulgarie, la Slovaquie et la Roumanie et introduction de la Croatie, nouvellement adhérente à l'Union européenne).

En outre, les actes juridiques suivants ont été votés mais n'étaient pas encore publiés au JOUE à la date du 31/12/2013 :

- révision des STI « Matériel grande vitesse » (décision 2008/232/CE) et « Loc&Pas » (décision 2011/291/CE) qui sont remplacées par une seule STI ;
- révision de la STI « Sécurité dans les tunnels ferroviaires » (décision 2008/163/CE) ;
- révision de l'annexe III de la directive « Interopérabilité » 2008/57/CE afin d'ajouter une exigence essentielle sur le bruit.

### Le soutien apporté à l'État français

Les propositions législatives, constituant le volet technique du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, ont été publiées par la Commission européenne en janvier 2013 : directive « Interopérabilité » 2013/0015 (COD), directive « Sécurité » 2013/0016 (COD) et règlement de l'ERA 2013/0014 (COD).

L'EPSF a apporté son soutien technique au ministère des transports pour préparer les positions françaises dans le cadre de la procédure législative ordinaire de l'Union, en vue des discussions au sein Conseil. En 2013, ce soutien a porté sur les trois textes, seules les deux directives ayant fait l'objet d'un consensus au sein du Conseil avant la fin 2013. La procédure législative suit son

cours, le Parlement européen ne s'étant pas encore exprimé en première lecture fin 2013.

En outre, l'EPSF a travaillé en 2013 à la mise à jour du Document des références nationales (DRN) qui doit être transmis au ministère début 2014 en vue d'une communication à la Commission.

### Le relais des positions françaises au sein du réseau des autorités nationales de sécurité

L'EPSF a participé aux réunions trimestrielles du réseau des autorités nationales de sécurité organisées par l'ERA. Il y a fait valoir les positions préparées en son sein et avec le secteur, notamment à l'occasion des groupes miroirs, sur les différents sujets portés à l'ordre du jour.

### Les actions internationales

Dans le cadre des travaux de soutien de l'influence française et dans le respect de ses obligations de transparence, l'EPSF a reçu une délégation officielle du ministère des transports japonais visant à faire le point sur la réglementation ferroviaire en France et en Europe ; et à comprendre les modalités de mise en œuvre des accords de reconnaissance mutuelle.

# Assurer la mise en conformité appelée par la réglementation

L'arrêté du 19 mars 2012 a entraîné une importante remise à jour des règles ferroviaires en vigueur en clarifiant les attributions et responsabilités des différents acteurs. Conformément à ses missions, l'EPSF publie des recommandations, documents techniques et règles de l'art, dont certains peuvent être qualifiés de « moyen acceptable de conformité » (MAC). Il peut, d'autre part, demander le retrait de documents d'exploitation publiés par RFF. L'année 2013 a vu la tenue de nombreux groupes de travail avec le secteur afin de préparer plusieurs documents dont les premiers doivent être publiés en début d'année 2014.

## 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 fourni l'occasion d'engager des travaux de refonte générale des règles d'exploitation. Ces derniers sont menés en étroite collaboration avec RFF, la DCF et les entreprises ferroviaires.

Une réflexion de la démarche de refonte des règles d'exploitation, partagée en comité de pilotage ainsi qu'avec l'ensemble des exploitants ferroviaires, a mis en évidence une difficulté pratique pour eux quant à la possibilité d'intégrer, au fil des publications, le volume important d'évolution des textes sources dans leurs consignes et instructions opérationnelles.

Afin de répondre à cette difficulté, il a été convenu en commun que l'entrée en vigueur des textes, tant ceux relevant de la documentation d'exploitation de portée nationale publiée par RFF que les MAC publiés par l'EPSF, serait concentrée sur deux dates, mi-juin et mi-décembre de chaque année.

À fin 2013, 10 groupes de travail ont été clos sur les thèmes suivants :

- radio/sol/train (IN 1511), ce thème ayant été traité de façon prioritaire à la demande du ministre des transports suite à l'incident du 7 novembre 2012;
- composition des trains (IN 1604 et règlement 001);
- détecteurs de boîtes chaudes (IN 777);
- manœuvres (IN 1683 et FR131);
- manœuvres des installations de sécurité désignées comme « simples » par les agents des entreprises ferroviaires (annexe 1 IN 1683);
- marchandises roulantes (IN 1875);
- condition d'acheminement des unités de transport intermodal (IN 1873);
- montée et descente des voyageurs dans un train, prévention des risques de chutes (règlement 002);
- attelages et organes de frein (IN 1674 et IN 1675);
- information des conducteurs concernant les modifications d'infrastructure (IN 1497 et 1498).

Ces groupes de travail permettent d'élaborer les recommandations, règles de l'art et documents techniques suivants :

- Textes applicables à partir du 8 juin 2014 :
  - DC A-B 1c n°1 « Détermination des paramètres "bord" du KVB »;
  - RC A-B 1d n°1 « Information des conducteurs concernant les modifications d'infrastructure »;
  - RC A-B 1er n°1 « Constitution et anomalies de la signalisation d'avant portée par les trains »;
  - DC A-B 2c n°3 « Prescriptions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes sur le réseau ferré national »;
  - RC A-B 6a n°1 « Manœuvre des installations de sécurité par les opérateurs IS simples »;
  - RC A-B 7a n°1 « Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains »;
  - AC A-B 7a n°4 « Immobilisation par un conducteur d'un train remorqué par un ou plusieurs engins moteurs »;
  - RC A-B 7a n°11 « Dispositions particulières d'interpénétration entre la France et l'Allemagne applicables aux trains de fret »;
  - DC A-B 7c n°1 « Description des attelages, autres liaisons et organes de frein »;
  - RC A-B 7c n°1 « Attelages, autres liaisons, organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein »;
  - RC A 7d n°2 « Conditions de circulation des unités de transport intermodal »;
  - RC A-B 8a n°1 « Dispositions générales relatives aux manœuvres »;
  - RC A-B 8a n°2 « Véhicules soumis à certaines restrictions manœuvre/classement ».

- Textes applicables à partir du 14 décembre 2014 :
  - RC A 7d n°1 « Acceptation d'un véhicule n'effectuant pas d'activité de transport public et dépourvu d'une AMEC ou d'un agrément de circulation dit "marchandise roulante" »;
  - RU A-B n°1 « Prévention du risque de chute des voyageurs lors de la montée dans un train ou de la descente depuis un train ».

L'élaboration concomitante de ces textes avec les évolutions de la documentation d'exploitation du gestionnaire d'infrastructure permettra l'abrogation des textes « article 3 » à l'arrêté du 23 juin 2003 suivants :

- À la date d'application du 8 juin 2014 :
  - IN 1497 « Information des conducteurs concernant les modifications de la signalisation »;
  - IN 1498 « Avis/Signalisation »;
  - IN 1525 « Installation de contre-sens »;
  - IN 1683 « Manœuvres »;
  - FR 131 « Véhicules soumis à certaines restrictions manœuvre/classement »;
  - Règlement 001 « Exigences relatives au chargement, à la composition, au freinage, à la vitesse limite et à l'équipement des trains pour circuler sur le RFN ».
- À la date d'application du 14 décembre 2014 :
  - Règlement 002 « Montée et descente des voyageurs dans un train – prévention du risque de chute ».

D'ores et déjà, deux textes « article 3 » annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 ont été abrogés en 2013 :

- IN 1752 « Direction et surveillance de la circulation des trains/régulation »;
- IN 2373 « Procédures de communication à l'usage des agents chargés de l'application du Règlement général de sécurité », le contenu en ayant été repris par la documentation d'exploitation publiée par RFF.

Par ailleurs, la réflexion s'est poursuivie sur les sujets suivants :

- mise en mouvement des trains (IN 1514 chapitre 2);
- généralité S0 (IN 1472);
- service de circulation S2A (IN 1504).

Le groupe de travail « Généralité S0 » a permis la confection du lexique DC A-B 0 n°2 : vocabulaire utilisé dans les textes « sécurité des circulations » applicable à partir du 8 juin 2014.

## Mise à jour des moyens acceptables de conformité relatifs à l'autorisation des véhicules ou de l'infrastructure

L'année 2013 a vu se poursuivre l'adaptation des règles techniques relatives à la conception du matériel roulant (« spécifications d'admission du matériel » ou SAM). Environ 50 textes ont été revus avec la participation de l'ensemble du secteur (industrie, opérateurs, organismes qualifiés) à l'occasion de réunions de travail.

Cette mise à jour suit 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, afin d'éviter les doublons, avec les risques de discordance potentielle;

- attribution du statut de « moyen acceptable de conformité » (MAC) à chaque fois que le requis se réfère à une exigence énoncée par un ou des articles de l'arrêté du 19 mars ou un autre texte réglementaire français;
- ouverture des points ouverts et cas spécifiques identifiés dans les STI;
- retrait du Document de références nationales (DRN) des MAC dont le contenu est à présent repris dans les STI et les normes

qui y sont référencées, pour le matériel nouveau soumis à ces dernières ;

- maintien des MAC pour le cas des matériels non soumis (totalement ou partiellement) aux STI.

Le travail réalisé en 2013 a abouti à la consultation officielle du secteur (RFF, la DCF, les entreprises ferroviaires, l'UTP, les constructeurs, la FIF, etc.) sur une dizaine de textes, des MAC pour la plupart, conformément à l'article 4 de l'arrêté du 19 mars 2012.

2013 a également vu l'élaboration de nouveaux MAC dont deux ont été publiés : la SAMI T 009 « Radio sol-train » ainsi que la SAM X 007 « Vents traversiers ». Deux autres devraient être publiés courant 2014 :

- la SAM X001 qui se substituera 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 utilisant 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 DRN publié sur le site Internet de l'ERA et sert également de trame pour les accords de reconnaissance mutuelle passés entre l'EPSF et ses homologues européens ;
- la SAM X 012 sur les projections de ballast afin de couvrir un point ouvert de la réglementation technique européenne.

## Examen des textes relevant de la documentation d'exploitation publiés par RFF

Conformément à l'article 10 du décret 2006-1279, l'EPSF peut demander le retrait de documents d'exploitation publiés par RFF. Aux termes des dispositions adoptées dans son système de gestion de sécurité, RFF soumet à un examen préalable par l'EPSF les projets de documents d'exploitation ou règles d'exploitation particulières nouveaux ou modifiés.

En 2013, l'EPSF a ainsi examiné 15 textes portant sur les thèmes suivants :

- dispositions à appliquer pour les trains à l'usage du gestionnaire d'infrastructure RFN-IG-SE 09 B-00-n°016 ;
- conduite d'un train à l'usage du gestionnaire d'infrastructure autre qu'un train-travaux RFN-CG-SE 09 B-00-n°018 ;
- véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN – Procédures de délivrance, suspension, retrait des agréments de circulation et de travail – Contrôles RFN-CG-MR 03 A-00-n°003 ;
- véhicules exclusivement utilisés pour la réalisation de travaux sur le RFN – Caractéristiques techniques RFN-CG-MR 03 A-00-n°005 ;
- règles d'exploitation de la gestion opérationnelle des circulations RFN-IG-TR 04 C-01-n°001,
- circulation d'un train d'essai RFN-CG-MR 3 h-01-n°001 ;
- trains de travaux, engins de chantiers : composition, utilisation, acheminement RFN-IG-SE 09 B-00-n°001 ;
- circulation des trains équipés du freinage à courants de Foucault RFN-CG-SE 02 C-00-n°007 ;
- mesures à prendre en cas d'adhérence « Rail-Roue » fortement dégradée RFN-CG-SE 02 C-00-n°003 ;
- mesures à prendre par le conducteur après perception du SAR et/ou du SAL RFN-CG-SE 02 B-99 n°999 ;
- conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes RFN-CG-SE 02 C-00-n°004 ;
- information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure RFN-NG-SE 01 D-00-n°003 ;
- équipement des trains en personnel - Dysfonctionnements

- des dispositifs de sécurité ou automatismes embarqués RFN-CG-SE 07 B-00-n°0001 ;
- mesures à prendre pour la reconnaissance quotidienne et la circulation des trains nocturnes sur les lignes à grande vitesse RFN-CG-SE 02 C-00-n°005 ;
- détermination des paramètres bord KVB-RFN-NG-SE 01 C-00-n°002.

Les observations émises par l'EPSF ont donné lieu à leur prise en compte par RFF. À noter que les réunions mensuelles avec RFF et la DCF relatives à la refonte des règles d'exploitation ont permis, en complément des courriers échangés, d'apporter des précisions et clarifications sur les différents sujets. En ce qui concerne les consignes locales d'exploitation, celles-ci ont été examinées, soit lorsqu'elles étaient jointes à une demande de classement désignée comme « simple » d'une installation de sécurité, soit à l'occasion de contrôles effectués par l'EPSF.

# Développer la reconnaissance mutuelle

L'EPSF est engagé depuis plusieurs années dans une démarche de développement d'accords bilatéraux avec ses homologues en vue de faciliter l'autorisation de véhicules déjà autorisés par une autre autorité nationale de sécurité.

Ces accords s'inscrivent dans le cadre de la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire communautaire et de la recommandation 2011/217/CE relative à l'autorisation de mise en service de sous-système de nature structurelle et de véhicules.

Ils s'appuient sur des documents techniques précisant, item par item, les critères et règles d'acceptation reconnus par les deux autorités nationales de sécurité concernées. Ces documents techniques sont accompagnés de guides facilitant leur usage. Ces accords facilitent l'accès au marché en permettant aux demandeurs, notamment les industriels de ne pas dupliquer inutilement les démonstrations de conformité ainsi que les essais y afférents.

Au cours de l'année 2013, les partenariats déjà existants en matière de reconnaissance mutuelle avec les autres autorités nationales de sécurité européennes ont continué à se développer.

Un important travail de mise à jour du document technique commun associé à l'accord dit « BeNeFLuChE » a été mené. Les règles ont été mises à jour et les classifications révisées. Cet accord du 16 janvier 2012 concerne la reconnaissance mutuelle entre les autorités nationales de sécurité de la Belgique, des Pays-Bas, de la France, du Luxembourg, de la Suisse et désormais de l'Espagne.

Suite au protocole d'accord signé le 13 décembre 2012 entre les autorités nationales de sécurité de France et du Royaume-Uni, pour la reconnaissance mutuelle des autorisations des véhicules ferroviaires conventionnels et à grande vitesse, un important travail de classification des règles françaises et britanniques a commencé, afin d'établir un document technique commun.

# 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.

## Assurer la diffusion des actes juridiques auprès des acteurs

Les évolutions du droit européen ont fait l'objet, comme depuis plusieurs années, de deux réunions de présentation avec le secteur. Ces rencontres ont permis de nombreux échanges et partages d'informations.

En outre, à la faveur de la publication de l'arrêté du 19 mars 2012, une rencontre d'échanges sur plusieurs aspects pratiques découlant de l'arrêté a été organisée en octobre 2013, réunissant 150 personnes représentant les exploitants ferroviaires et les centres de formation. Cette rencontre a permis de commencer à répondre à l'attente existante et a montré l'importance du rôle pédagogique attendu de la part de l'EPSF.

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

■ Dans la poursuite des actions d'information et de communication de l'année 2012, un **point d'information** sur la refonte des règles d'exploitation suite à la publication de l'arrêté du 19 mars 2012 est effectué l'après-midi de chaque réunion trimestrielle REX. Les travaux des différents groupes de travail en cours, et les prévisions à venir y sont exposés. Les différentes publications envisagées par l'EPSF, en lien avec l'arrêté du 19 mars 2012, sont également présentées. Ce point est l'occasion d'échanges entre l'EPSF et l'ensemble des entreprises ferroviaires.

■ Le **groupe technique** mis en place entre l'EPSF, RFF et l'UTP a poursuivi ses travaux au travers de sept réunions en 2013. Il constitue un autre lieu d'échanges avec certaines entreprises ferroviaires où ces dernières peuvent évoquer les sujets faisant l'objet de groupes de travail ou faire remonter d'autres problématiques prioritaires.

■ Les projets de recommandations, règles de l'art et documents techniques donnent lieu à une **consultation** de l'ensemble des acteurs concernés (les entreprises ferroviaires, l'UTP, RFF, la DCF,

etc.) qui font part de leurs observations. Ces dernières sont étudiées et, le cas échéant, prises en compte. L'EPSF donne une réponse écrite aux observations que chaque entité a émises.

■ En matière de suivi et de pilotage, 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 (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 institué un **comité de pilotage** réunissant des participants du ministère, de RFF, de la DCF, des entreprises ferroviaires et de notre établissement. Ce comité s'est réuni deux fois en 2013.

■ En octobre 2013, pour faire suite à la demande de cette même note d'instituer une structure de suivi de l'arrêté ad hoc, l'EPSF a installé un **comité de suivi** constitué de dirigeants représentant l'ensemble des activités du secteur ferroviaire : les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure, le gestionnaire d'infrastructure délégué, les entités en charge de la maintenance, les détenteurs, les constructeurs, les organismes qualifiés, les centres de formation, les entreprises de travaux et les exploitants de trains touristiques.

## Mise à disposition de la documentation de sécurité via le site Internet de l'EPSF

En application de la note du 19 mars 2012 précisant le cadre, les modalités d'application et de suivi de l'arrêté du 19 mars 2012, le ministre des transports demande à l'EPSF d'élaborer une monographie la plus claire et la plus accessible possible de l'ensemble des normes (autres que les consignes et instructions opérationnelles de chaque exploitant ferroviaire) régissant la sécurité des circulations ferroviaires. Le but est de permettre, à toute personne le souhaitant, de trouver aisément, via le site Internet de l'EPSF, les normes juridiques françaises et européennes, ainsi que les publications de l'EPSF qui, pour certaines, ont valeur de MAC. L'objectif est également de rendre accessibles les textes élaborés par RFF en application de l'article 10 du décret 2006-1279 précité, via un lien vers les documents correspondants publiés sur le site Internet de RFF.

L'hiver 2013 a vu la concrétisation de cet objectif avec la définition des fonctionnalités de l'espace réglementation du nouveau site Internet de l'EPSF. Concernant la documentation de sécurité, il a été retenu la possibilité d'effectuer des recherches thématiques sur :

- les textes légaux et réglementaires;
- les textes annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 encore en application;
- les textes de portée nationale relevant de la documentation d'exploitation (RFF);
- des recommandations, règles de l'art, documents techniques.

Un accord a été trouvé avec RFF quant à la possibilité de donner accès en lecture directe à la documentation d'exploitation et aux règles d'exploitation particulières de portée nationale. Cette fonctionnalité est en cours de mise au point technique.

## Séminaire REX

Pour la troisième année consécutive, le siège de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), par définition lieu de coopération internationale, a été choisi pour abriter les exposés du séminaire de retour d'expérience organisé depuis la création de ce rendez-vous annuel en 2007. Les échanges qui furent, comme à l'habitude, particulièrement denses et riches ont permis d'aborder des thématiques en présence de plus de 50 personnes représentant 32 entités parmi les entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et institutions (ministère en charge des transports, BEA-TT et EPSF). L'objectif de ce rendez-vous annuel, devenu désormais traditionnel, est de faire un bilan des réunions d'échanges organisées trimestriellement par l'EPSF avec tous ces acteurs afin de partager les éléments de retour d'expérience livrés par chacun dans le but de maintenir et, si possible, faire encore progresser la sécurité du système ferroviaire.



## Formations données à l'extérieur

■ Dans le cadre du dispositif de formation continue de l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC), l'EPSF est intervenu lors de formations portant sur les thèmes suivants :

- les missions et obligations des gestionnaires d'infrastructure, des autorités portuaires et des entreprises ferroviaires;
- les modalités de délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale (matériel roulant et infrastructure) sur le réseau ferré national;
- la création et le développement des opérateurs ferroviaires de proximité.

■ L'EPSF a assuré une séance de présentation du contexte ferroviaire en Europe et en France ainsi que des missions de l'EPSF en tant qu'autorité nationale de sécurité dans le cadre de la formation de la promotion interne des cadres de la DCF (SNCF).

■ Toujours à l'ENPC, plusieurs interventions ont été effectuées dans le cadre du cursus de formation diplômante du master « Systèmes des transports ferroviaires », pour ne citer que le cours sur le management de la sécurité.

**Nouveau site Internet**

Le nouveau site de l'EPSF a été entièrement repensé dans son graphisme, son ergonomie et son contenu. Sa phase de préparation et d'élaboration s'est effectuée durant toute l'année 2013 pour une mise en ligne en janvier 2014. On y trouve les rubriques classiques d'information générale présentant les missions de l'EPSF et, plus précisément, ses activités telles qu'elles ont été décrites dans le contrat d'objectifs de l'établissement.

Trois nouveaux espaces ont fait l'objet d'un focus particulier :

- l'Espace professionnel qui est un espace dédié aux demandeurs d'autorisations (immatriculations et licences de conducteur y compris) et qui permet de retrouver tous les documents et informations nécessaires aux demandes d'autorisations par l'intermédiaire de listes déroulantes ;
- les Données chiffrées de la sécurité qui mettent à la disposition du secteur les principales données chiffrées de la sécurité telles que le bilan annuel des contrôles, les faits marquants, un rapport de la programmation des contrôles de l'année précédente, un tableau de bord trimestriel, etc. ;
- une nouvelle base de données intitulée l'Espace réglementaire qui rassemble l'ensemble de la documentation régissant la sécurité ferroviaire décrite précédemment et dont la recherche s'effectue à l'aide de filtres et de moteurs de recherche. La mise en place de cette base de données a fait l'objet d'un important travail. En phase de lancement, cette base de données va faire l'objet d'évolution dès le courant du premier semestre 2014.

D'autres développements sont, par ailleurs, d'ores et déjà prévus en 2014 : la création d'un nouvel espace de vulgarisation grand public, l'intégration de FAQ, d'un lexique, et la mise en place d'une News Letter à destination du secteur.

**Fréquentation du site :**

	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution sur quatre ans
<b>Nombre de visites</b>	38 627	42 976	50 269	54 191	56 750	+ 47 %
<b>Nombre de visiteurs</b>	20 137	22 982	28 033	30 441	32 169	+ 60 %
<b>Nombre de pages vues</b>	261 000	291 754	332 633	356 426	403 165	+ 55 %

**La conférence sur la sécurité ferroviaire**

L'EPSF a organisé le 19 novembre 2013 la première conférence sur la sécurité ferroviaire.

Destinée aux professionnels du secteur, cette rencontre a été l'occasion d'aborder des sujets d'actualité et de fournir des éclairages concrets aux participants sur les évolutions de la sécurité ferroviaire en France et en Europe. Quels sont les impacts des évolutions institutionnelles et réglementaires actuelles ? Comment le secteur s'approprie-t-il les nouveaux outils introduits ces dernières années ? Quelles en sont les perspectives ?

Près de 150 participants sont venus assister à cette première conférence. L'EPSF leur donne rendez-vous en 2014 pour une deuxième rencontre annuelle organisée dans le cadre de son contrat d'objectifs 2013-2015.



# Le fonctionnement 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 0,1 € pour les trains de voyageurs par kilomètre parcouru, conformément à l'arrêté interministériel du 30 septembre 2011 fixant ce droit. Selon l'article 26 de la loi de finances pour 2013, cette taxe affectée est plafonnée à 17,5 M€.

#### 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 :

- à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations, requises pour l'exercice des activités ferroviaires. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, le taux horaire utilisé pour le calcul des redevances dues à l'établissement est selon les trois catégories suivantes : cadre technique (92 €/h), cadre confirmé (118 €/h) et expert (144 €/h) ;
- 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. Depuis le 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 ;

– dans le cadre de la délivrance de la licence de conducteur de train, prévue par le décret 2010-708 du 29 juin 2010. 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 réalisation 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 demandés.

### 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

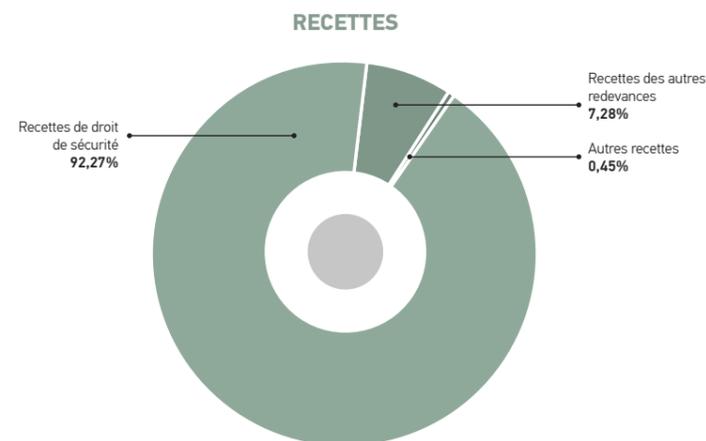
Les recettes nettes enregistrées dans le compte financier représentent, après effet du plafonnement du droit de sécurité 18 968 K€. Elles sont en hausse par rapport à l'exercice 2012 (+ 5,72 %).

En 2013, le droit de sécurité a constitué la ressource principale de l'établissement (92,44 %). 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 affecté s'est élevé à la somme de 17 500 K€, la somme de 438 K€ ayant été reversée au budget général de l'État, soit une augmentation de 6,74 % par rapport à 2012.

Les redevances perçues au titre des autorisations, des immatriculations et des licences s'élèvent à la somme de 1 329 K€,

soit une augmentation de plus de 35 % par rapport à 2012. Elles représentent **7,01 %** du total des recettes contre 5,49 % en 2012.

Les autres recettes diverses s'élèvent à 139 K€ et comprennent notamment les prestations réalisées auprès du secrétariat au Tunnel sous la Manche pour 52 K€ et les annulations de mandats et autres recettes de régularisation (remboursement de charges et trop versés).



### Les dépenses

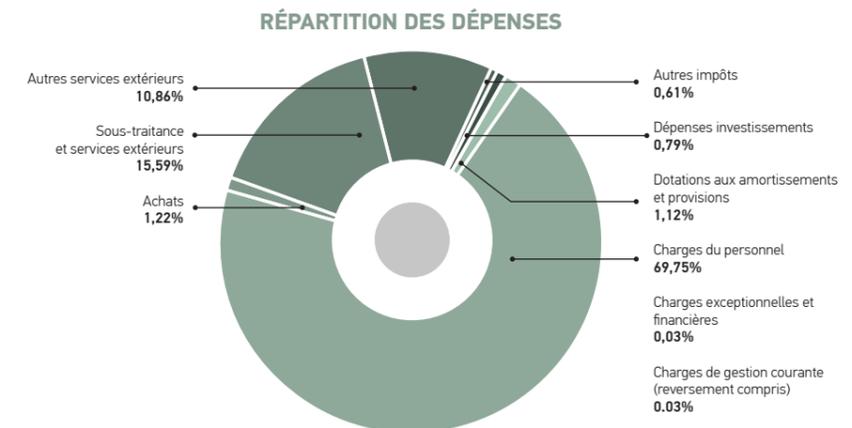
Les dépenses s'élèvent à 11 766 K€. Elles sont en diminution par rapport à 2012 (- 2,32 %).

Les dépenses réelles courantes ont augmenté de 13,6 par rapport à l'exercice 2012.

Les dépenses de personnel représentent 69,74 % du total des dépenses de l'établissement et s'élèvent à 8 207 K€, soit une baisse de 528 K€ par rapport à 2012 (- 6,44 %) avec un effectif moyen stable.

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 3 467 K€. Ils sont en augmentation de 10,30 % par rapport à 2012.

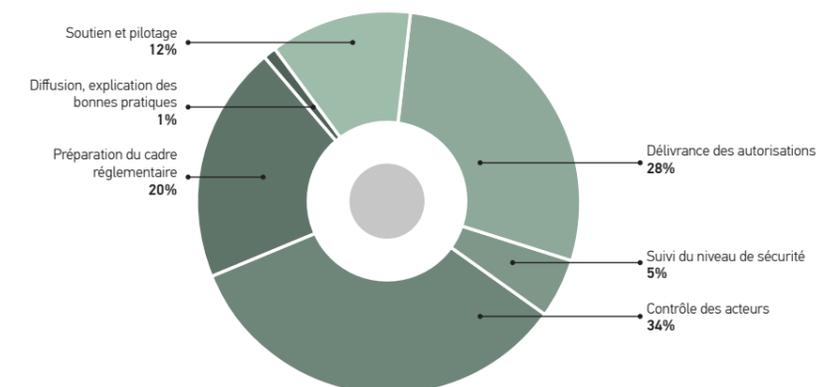
Ces charges croissent significativement de 947 K€ en 2012 à 1 514 K€ en 2013 du fait de l'augmentation de la sous-traitance, du recours au personnel intérimaire. Les autres frais de fonctionnement courant s'élèvent à la somme de 1 953 K€ en 2013 contre 2 196 K€ en 2012, soit une baisse de 11 %.



L'activité de l'établissement est concentrée sur la délivrance des autorisations et sur le contrôle. La préparation du cadre réglementaire représente une part significative. Le suivi de la sécurité traduit l'activité d'une équipe dédiée. L'activité relative à la diffu-

sion et explication des bonnes pratiques a été mise en place en 2013 et est destinée à prendre de l'importance. La part des activités de soutien et de pilotage est maîtrisée.

### RÉPARTITION DU TEMPS PASSÉ PAR ACTIVITÉS



### Le résultat

Le résultat de l'année 2013 est excédentaire de 7 293 142, 93 euros, supérieur de plus de trois fois aux prévisions.

### Le fonds de roulement

Aussi, à la clôture de la gestion 2013, la situation financière de l'EPSF est très satisfaisante. Le fonds de roulement de 32 301 K€ couvre très largement le besoin.

### Les éléments transversaux

En 2013, 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. 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

L'année 2013 a été caractérisée par une hausse des effectifs. L'EPSF, qui comptait 92 salariés au 31 décembre 2012, emploie 96 salariés au 31 décembre 2013. 17 salariés ont rejoint l'EPSF durant l'année 2013. Les efforts d'intégration et de formation de ces nouveaux salariés ont été déployés en conséquence.

65 % des recrutements ont été effectués sur le marché du travail privé et concernent des salariés relevant du régime général. Les autres salariés recrutés en 2013 ont intégré l'EPSF par le biais d'un contrat de détachement (de la SNCF ou de la fonction publique).

### L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2013 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE

Salariés régime général	Fonctionnaires détachés	SNCF détachés	RATP détachés
69	2	24	1

### RÉPARTITION PAR ENTITÉ

DG + directeurs	Services d'appui	Autorisations	Contrôles	Référentiels
6	14	24	34	18

Sur l'année 2013, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 93,33 salariés, dont six à temps partiel, soit 92,17 ETP.

## La formation professionnelle

Les objectifs majeurs de la formation pour l'année 2013 se sont déclinés selon quatre axes prioritaires :

### Intégrer le nouveau personnel

Un parcours d'accueil est assuré à l'arrivée de chaque nouveau salarié qui rencontre les directeurs, les responsables de chaque service de l'établissement et autres intervenants internes dans le courant du mois suivant son arrivée.

### Former aux techniques « métiers »

Un cursus « inspecteur » a été conçu afin de donner au personnel les outils et les compétences techniques nécessaires à l'exécution de leurs missions. Ce cursus, dont le démarrage effectif est prévu en 2014, sera composé de modules de formation techniques ferroviaires accompagnés d'immersions dans les entreprises ferroviaires.

### Manager

Une formation au management de projet a été assurée auprès d'une douzaine de salariés. Cette formation a permis de leur donner les méthodologies et les outils qui constituent les fondamentaux du management de projet ainsi que les comportements managériaux nécessaires au succès des projets nécessitant des objectifs et des actions transverses.

Par ailleurs, l'EPSF a engagé une démarche d'accompagnement et de formation au management dans le but de développer une culture managériale commune. Cette démarche initiée en 2013 dans sa phase de conception et d'ingénierie pédagogique va faire l'objet d'un parcours de formation des managers en 2014 et d'un accompagnement individuel managérial.

### Sécuriser

L'EPSF a continué à promouvoir la sécurité au sein de l'établissement en poursuivant son investissement sur les formations « hygiène sécurité environnement » (HSE) telles que les formations « sécurité et santé au travail » (SST) (une session), sécurité incendie (trois sessions), ergonomie au poste de travail.

Par ailleurs, une réflexion sur l'internalisation de la formation sur la sécurité en milieu ferroviaire a été menée et a conduit à un travail de fond consistant à construire un module théorique en interne et les supports pédagogiques correspondant. Dans ce cadre, l'établissement matériel et traction de Haute Picardie de la SNCF a été sollicité dans le cadre d'un accompagnement technique des salariés pour l'utilisation des pistes et itinéraires en gare et le long des voies du réseau ferré national.

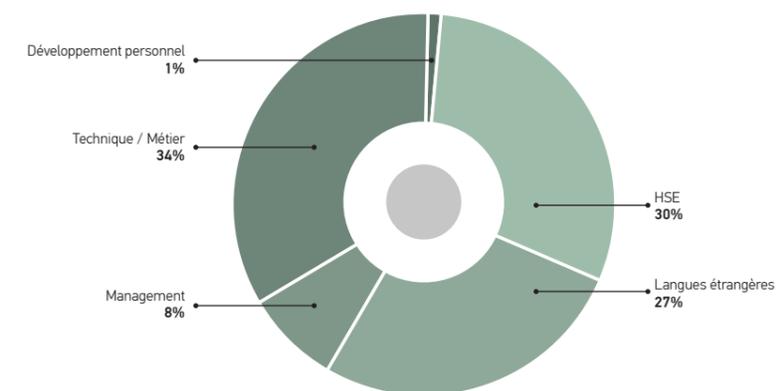
Enfin, des actions de développement personnel ont été organisées pour une partie du personnel dans le cadre du plan de formation, ainsi que via des dispositifs comme le DIF.

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

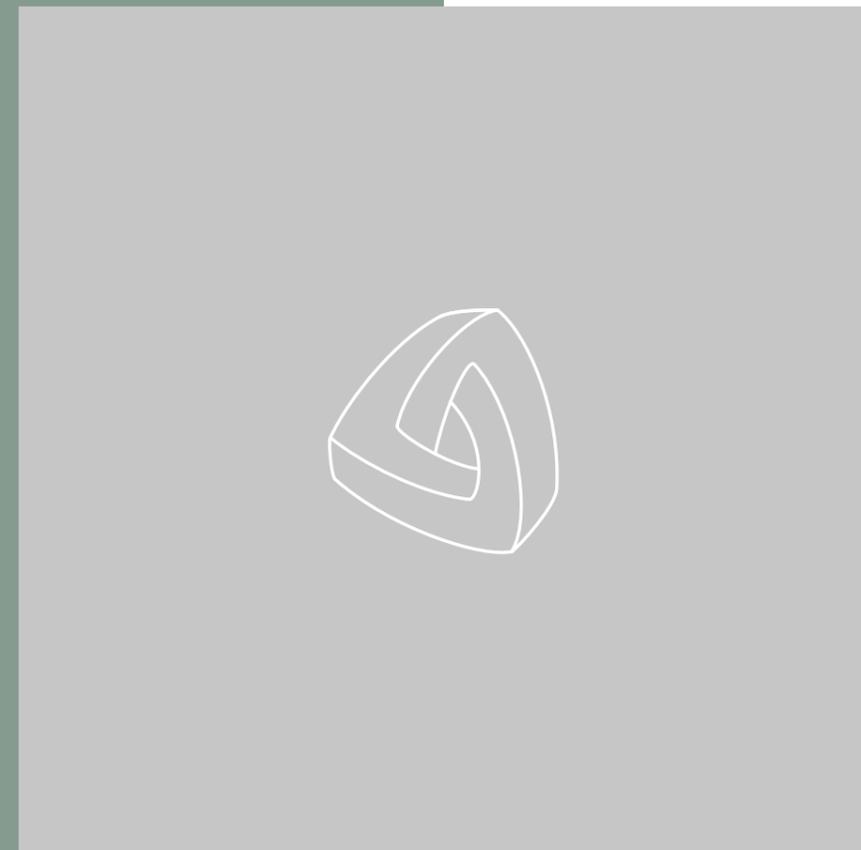
Au total, 2515 heures de formation ont été assurées. En moyenne, 73 personnes ont été formées et ont bénéficié de cinq jours de formation sur l'année pour une vingtaine d'actions organisées. L'investissement financier réalisé par l'établissement représente 3,6 % de la masse salariale.

Le graphique ci-dessous indique la répartition des heures de formation par domaine.

### RÉPARTITION DES FORMATIONS PAR DOMAINE



## Salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2013



# Sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

<b>ACE</b>	autorisation de circulation exceptionnelle	<b>HSE</b>	hygiène sécurité environnement	<b>TER</b>	transport express régional
<b>AMEC</b>	autorisation de mise en exploitation commerciale	<b>IC</b>	incident caténaire (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>TMD</b>	transport de marchandise dangereuse
<b>ANS</b>	autorité nationale de sécurité	<b>IS</b>	installation de sécurité (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>UE</b>	Union européenne
<b>AP</b>	accident de personne (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>ISS</b>	installation de sécurité simple	<b>UTP</b>	Union des transports publics (ferroviaires)
<b>ARAF</b>	Autorité de régulation des activités ferroviaires				
<b>BEA-TT</b>	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre	<b>KVB</b>	contrôle de vitesse par balises (l'initiale « K » est utilisée à la place du « C » pour ne pas confondre contrôle avec commande)		
<b>C</b>	collision (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>LGV BPL</b>	ligne à grande vitesse Bretagne / Pays de la Loire		
<b>CD</b>	défaut conduite (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>LGV SEA</b>	ligne à grande vitesse Sud Est Atlantique		
<b>CE</b>	Commission européenne	<b>M</b>	matériel (catégorie d'évènement « sécurité »)		
<b>CGEDD</b>	Conseil général de l'environnement et du développement durable	<b>MAC</b>	moyens acceptables de conformité		
<b>CI</b>	constituants d'interopérabilité	<b>MD</b>	matière dangereuse (catégorie d'évènement « sécurité »)		
<b>CIG</b>	Commission inter-gouvernementale (du Tunnel sous la Manche)	<b>MEDDE</b>	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie		
<b>CLE</b>	consigne locale exploitation	<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques		
<b>COD</b>	code communautaire	<b>OFF</b>	opérateur ferroviaire de proximité		
<b>COFRAC</b>	Comité français d'accréditation	<b>PIPC</b>	poste informatique à technologie PC		
<b>CSM</b>	méthode de sécurité commune	<b>PCD</b>	poste informatique à technologie CD (commande à distance)		
<b>DCF</b>	Direction des circulations ferroviaires	<b>PEEE</b>	European Fuel Poverty and Energy Efficiency (projet européen)		
<b>DDS</b>	dossier de définition de sécurité	<b>PN</b>	passage à niveau		
<b>DER</b>	déraillement (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>PP</b>	protection du personnel (catégorie d'évènement « sécurité »)		
<b>DEX</b>	défaut d'exploitation (catégorie d'évènement « sécurité »)	<b>RER</b>	réseau express régional		
<b>DPS</b>	dossier préliminaire de sécurité	<b>RETVA</b>	Registre européen des types de véhicules autorisés		
<b>DRN</b>	Document des références nationales	<b>REX</b>	retour d'expérience		
<b>DS</b>	dossier de sécurité	<b>RID</b>	Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail (transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID)		
<b>DTS</b>	dossier technique de sécurité	<b>RISC</b>	Railway Interoperability and Safety Committee		
<b>ECM</b>	entité en charge de la maintenance	<b>RFN</b>	réseau ferré national		
<b>EF</b>	entreprise ferroviaire	<b>RFF</b>	Réseau ferré de France		
<b>EPIC</b>	établissement public industriel et commercial	<b>RNL</b>	Registre national des licences		
<b>ERA</b>	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)	<b>RNV</b>	Registre national des véhicules		
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System (système européen de surveillance du trafic ferroviaire)	<b>RSE</b>	règlement de sécurité de l'exploitation		
<b>FAQ</b>	foire aux questions	<b>RVVR</b>	Rationalisation of Vehicles Related Registered		
<b>FR</b>	frein (catégorie d'évènement « sécurité »)				
<b>GI</b>	gestionnaire d'infrastructure				
<b>GID</b>	gestionnaire d'infrastructure délégué				
<b>GIU</b>	gestionnaire d'infrastructure unifié				
<b>GV</b>	géométrie de la voie (catégorie d'évènement « sécurité »)				

Édité en juin 2014

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

