



RAPPORT  
D'ACTIVITÉ  
2008



rapport d'activité 2008



- P. 4 Le mot du directeur général
- P. 6 Le conseil d'administration
- P. 7 L'organigramme
- P. 8 Les chiffres clé
- P. 12 Les faits marquants
- P. 16 Les femmes et les hommes de l'EPSF
- P. 20 La direction Autorisations et Veille
- P. 32 La direction Référentiels et Europe
- P. 38 Le secrétariat général
- P. 40 Le cadre réglementaire
- P. 42 La communication





### **Le mot du directeur général**

Deuxième année de plein exercice pour l'EPSF, l'année 2008 est une année de consolidation pour l'établissement dans ses compétences, ses pratiques et ses moyens de fonctionnement.

C'est ainsi que 2008 a, notamment, vu la mise en place régulière du retour d'expérience avec nos partenaires, l'introduction d'une politique de qualité, l'élaboration du dispositif de gestion des emplois et des compétences et le développement de nos activités européennes et internationales.

Comme la production du rapport sur la sécurité, de nature plus technique, la publication du rapport d'activité est un temps fort de la vie de l'établissement. Il retrace, en effet, dans le détail, les actions, connues ou moins connues, qui constituent l'œuvre de l'établissement et qui lui permettent de se construire.

Que toutes celles et ceux qui ont contribué à ces travaux en 2008 soient remerciés.

Espérant que ce rapport sera à la fois instructif et intéressant, je vous en souhaite bonne lecture.



# → Le conseil d'administration

Après une année 2007 marquée par la montée en puissance de l'établissement, le conseil d'administration de l'EPSF a encore connu en 2008 une activité importante avec la tenue de trois réunions. Ses travaux ont tout d'abord porté sur les sujets récurrents sur lesquels il lui revient de délibérer comme le budget, la clôture des comptes et le rapport d'activité. Le conseil d'administration a également poursuivi l'examen des mesures visant à compléter l'organisation administrative de l'établissement, notamment les sujets relatifs à la gestion des ressources humaines ainsi que la préparation de l'installation définitive à Amiens. Au total, ces décisions ont fait l'objet de 21 délibérations.

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

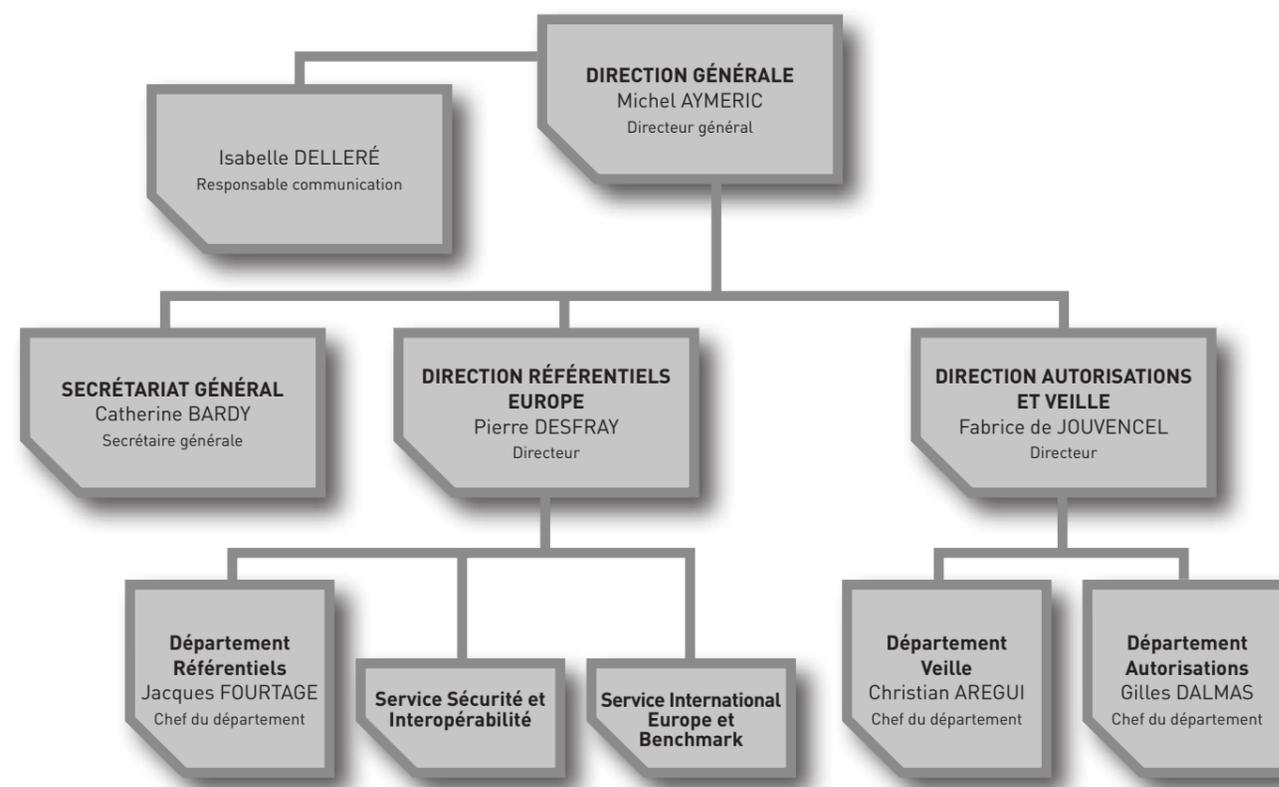
Un représentant de l'État est désigné nominativement, il s'agissait de Philippe Jaquard, président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées, président du conseil d'administration jusqu'en août 2008, remplacé par Frédéric Rico, ingénieur général des Ponts et Chaussées, nommé membre du conseil d'administration au titre du CGEDD par arrêté du 27 août 2008, et élu président du conseil d'administration lors de la séance du 16 octobre 2008.

- Les cinq autres représentants de l'État sont désignés ès fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale les plus concernées par l'activité de l'établissement : la Direction des transports ferroviaires et collectifs, désormais Direction des services de transport, la Direction des affaires économiques et internationales auprès du ministre chargé des transports, la Direction du budget, la Direction de la défense et de la sécurité civile et la Direction générale des entreprises.
- Le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale Dominique Le Mener.
- Les deux représentants élus du personnel sont Gérard Perrin et Daniel Flippe.
- Les deux personnalités qualifiées sont Bertrand Desbazeilles et Michel Quatre. Bertrand Desbazeilles a été remplacé par François Gruffaz par arrêté du 17 avril 2008.

Participant aussi au conseil d'administration avec voix consultative :

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

# → L'organigramme au 31 décembre 2008



## → Les chiffres clé

### Le budget de l'EPSF

Acte de prévision et d'autorisation à engager les dépenses ou à percevoir les recettes, le budget pour une année contient l'ensemble des recettes et des dépenses à réaliser par l'établissement. Le budget doit être équilibré en recettes et en dépenses.

### Les ressources de l'EPSF

L'EPSF a un budget autonome. Il ne bénéficie pas de subventions de l'État et perçoit des recettes qui lui sont propres. Celles-ci, d'un montant de 15217 k€, se répartissent ainsi :

#### → Le droit de sécurité

Prévu par la loi du 5 janvier 2006, le droit de sécurité est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national. Par arrêté ministériel du 24 mai 2006 et sur proposition du conseil d'administration, le montant 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. En 2008, le droit de sécurité représente environ 95 % des recettes de l'EPSF.

#### → Les redevances

Prévues par la loi du 5 janvier 2006, les redevances sont perçues par l'EPSF à l'occasion de l'instruction des demandes d'autorisations, requises pour l'exercice des activités ferroviaires. Par délibérations des 21 juin 2006 et du 31 janvier 2007 publiées au Bulletin officiel du ministère des transports, le conseil d'administration a fixé les modalités de liquidation et de recouvrement des redevances. Le taux horaire appliqué est de 105 euros. Les redevances représentent environ 4 % des recettes totales de l'EPSF.

#### → Les prestations de service

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

### Les dépenses de l'EPSF

Les recettes doivent permettre à l'EPSF d'assumer l'ensemble de ses dépenses, telles que les rémunérations du personnel, les charges sociales et fiscales, les consommations et achats divers, le remboursement des frais de mission et de déplacement, les achats de mobilier et de matériel, dépenses dont la répartition au budget prévisionnel 2008 s'est établie comme suit :

- 9 650 k€ de dépenses de personnel ;
- 3 327 k€ d'autres charges de fonctionnement ;
- 216,9 k€ de dépenses d'investissement.

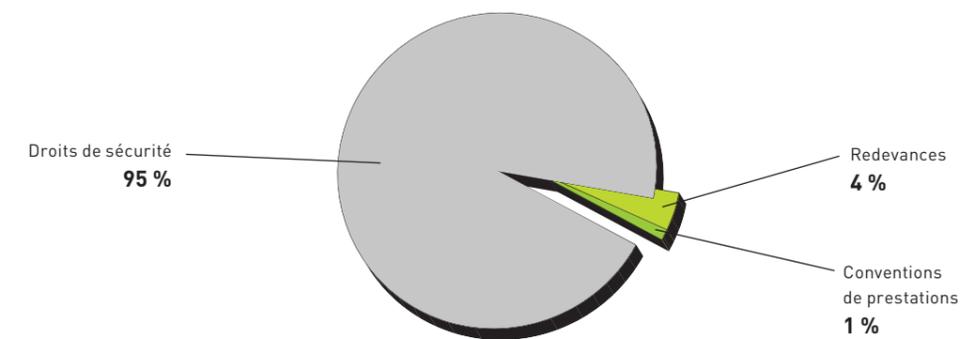
## Le compte financier 2008

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

### Les recettes

Elles sont d'un montant très proche des prévisions budgétaires.

#### RÉPARTITION DES RECETTES



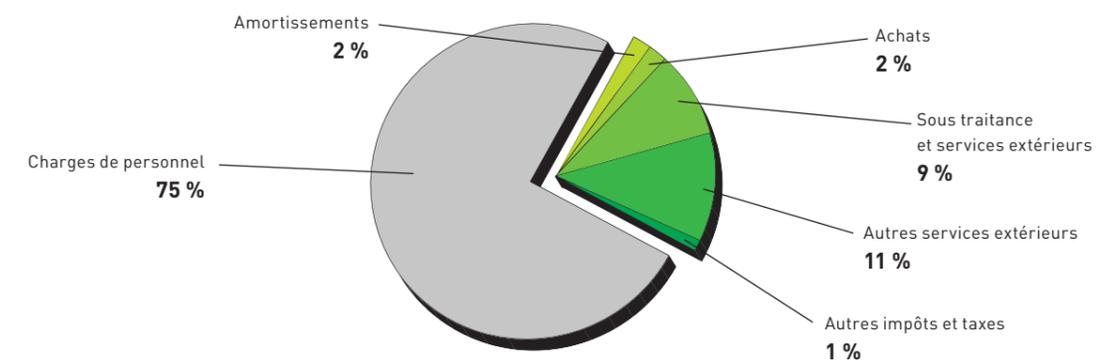
Le total des titres de recettes relatifs au droit de sécurité pour l'année 2008 s'élève à 13333 k€, affichant ainsi une hausse de 8,6 % par rapport à l'exercice précédent. Le montant du droit de sécurité représente donc 95 % des recettes totales de l'EPSF.

S'agissant des redevances, 171 des titres de recettes ont été émis à l'encontre des entreprises demandant des autorisations pour un total de 601 k€. On constate que le montant des redevances est en hausse de 9,39 % par rapport à l'exercice 2007, du fait de dossiers exceptionnels de demandes d'autorisations.

Le total des recettes réalisées en 2008 s'élève donc à 14 133 k€.

### Les dépenses

#### REPARTITION DES DÉPENSES 2008

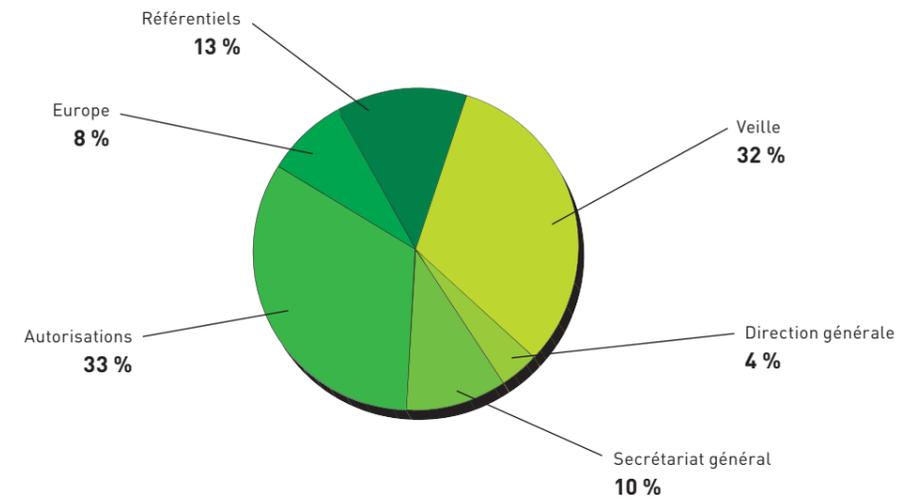


Les charges de personnel représentent 75 % du total des dépenses de l'année 2008.

Les dépenses de sous-traitance, services extérieurs et autres services extérieurs ainsi que les dépenses relatives aux achats (charges de fonctionnement courant) représentent 22 % du total des dépenses.

L'EPSF n'a réalisé que très peu de dépenses d'investissement en 2008. Ces dépenses liées, en particulier, à l'installation définitive de l'EPSF dans ses nouveaux locaux à Amiens, ont été différées sur l'année 2009.

#### RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR DÉPARTEMENT



Les départements techniques Autorisations et Veille totalisent 61,4 % des effectifs de l'EPSF et 65 % des dépenses, du fait notamment des déplacements en mission. Les services support et de direction générale représentent 14 % du total des dépenses, toute nature confondue.



# → Les faits marquants

## 15 JANVIER

Autorisation de mise en exploitation commerciale des locomotives BB 15000 modifiées pour circuler en réversibilité.

## 12 FÉVRIER

Autorisation de mise en exploitation commerciale du TGV DASYE



Le TGV DASYE

## 14 FÉVRIER

Deuxième grande campagne de recrutement : l'EPSF recrute une quinzaine d'ingénieurs

## 27 FÉVRIER

Agrément de sécurité à RFF et SNCF GID conformément aux dispositions du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006

## 5 MARS

Autorisation de mise en exploitation commerciale des rames RevCo 200 (Réversibilité Corail 200) aptes à la vitesse de 200 km/h dans la plaine d'Alsace (axe Strasbourg – Mulhouse – Bâle).

## 1ER AVRIL

Agrément de CERTIFER au titre d'« Organisme qualifié » en vue d'évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés (infrastructure, contrôle commande et signalisation, énergie, matériel roulant et wagons de marchandises).

## 16 AVRIL

Accord de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et l'Eisenbahn Bundesamt (EBA) qui étend le champ d'application du protocole passé en 2006 entre les deux ministres chargés des transports et qui avait permis l'homologation simultanée sur les réseaux français et allemands des trains à grande vitesse TGV et ICE3 en juin 2006.



TGV et ICE3

## 28 AVRIL

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la locomotive 4000 des CFL (Chemins de fer Luxembourgeois) pour le compte du promoteur SNCF TER région Lorraine.

## 28 MAI

Deuxième conférence de presse de l'EPSF auprès de la presse spécialisée ferroviaire et transport

## 19 JUIN

Par décret du Président de la République en date du 19 juin 2008, Monsieur Michel AYMERIC, inspecteur général de l'administration, est nommé directeur général de l'Établissement public de sécurité ferroviaire, en remplacement de Monsieur Jean-Paul Troadec.

## 5 SEPTEMBRE

Accord de reconnaissance mutuelle entre la France, la Belgique et le Luxembourg pour l'autorisation de mise en exploitation commerciale des wagons.

**3 OCTOBRE**

Agrément de la société TÜV RHEINLAND INTERTRAFFIC GmbH (TRIT) au titre d'« Organisme qualifié » en vue d'évaluer la conception et la réalisation des sous-systèmes suivants : contrôle commande et signalisation, matériel roulant autre que les wagons, wagons de marchandises, infrastructure et énergie. Il s'agit du deuxième « Expert ou organisme qualifié » (EOQA) agréé par l'EPSF et du premier établi à l'étranger.

**30 SEPTEMBRE**

Publication du Rapport sur la sécurité du réseau ferré national 2007 prévue par l'article 18 de la directive sur la sécurité ferroviaire (2004/49/CE).

**22 OCTOBRE**

Nouvelle mission confiée en 2008 à l'EPSF pour agréer les prototypes de wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses.

**4 NOVEMBRE**

Autorisation de mise en exploitation commerciale de la ligne Marseille/Gardanne/Aix en Provence dans le cadre du projet de modernisation de la ligne « Marseille/Gardanne/Aix en Provence ».

la ligne Marseille/Gardanne/Aix en Provence

**23 DÉCEMBRE**

Signature entre les autorités nationales de sécurité de France, de Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas d'un protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et à grande vitesse entre la Belgique et la France.

**31 DÉCEMBRE**

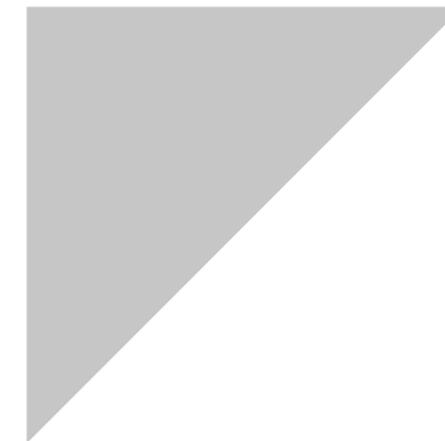
Autorisation de type pour la locomotive JT42CWRM-100 à la société Electro Motive Diesel implantée aux USA.

## Réunions REX

Dans le domaine de la Veille l'événement important de l'année 2008 aura été la mise en œuvre de la démarche de retour d'expérience « système » lancée fin 2007 qui aura réuni 4 fois dans l'année l'ensemble des partenaires (EF, GI et GID).

## Les « peer review »

Le principe des « peer review » (« revue par les pairs ») avait été adopté en 2007 suite à une proposition de l'EPSF. L'année 2008 a donc vu le lancement de cette démarche : deux agents de l'EPSF ont participé à la revue de l'autorité de sécurité britannique, et, pour sa part, l'EPSF a été audité par une équipe constituée de collègues britanniques, norvégiens et tchèques.



# → Les femmes et les hommes de L'EPSF

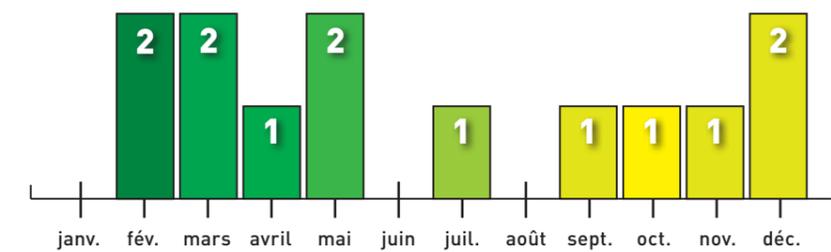
L'année 2008 a été caractérisée par une légère croissance des effectifs pour atteindre 96 salariés au 31 décembre. Toutefois, compte tenu des départs intervenus en cours d'année, 13 recrutements ont eu lieu rendant nécessaire un effort d'intégration et de formation de ces nouveaux salariés, identique à l'année précédente.

Parmi les 13 recrutements effectués, 12 ont été des CDI et 1 CDD. Les recrutements en CDI ont concerné trois emplois de techniciens et neuf emplois de cadres spécialistes ferroviaires ou de cadres « juniors ».

L'essentiel des recrutements a été effectué sur le marché du travail privé et concernent des salariés relevant du régime général dont deux jeunes ingénieurs recrutés à l'issue de leur scolarité. Seuls deux salariés recrutés en 2008 proviennent de la SNCF, mis en situation de détachement dans les conditions législatives et réglementaires.



RECRUTEMENT DE L'EPSF EN 2008



L'EFFECTIF PAYÉ AU 31 DÉCEMBRE 2008 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE :

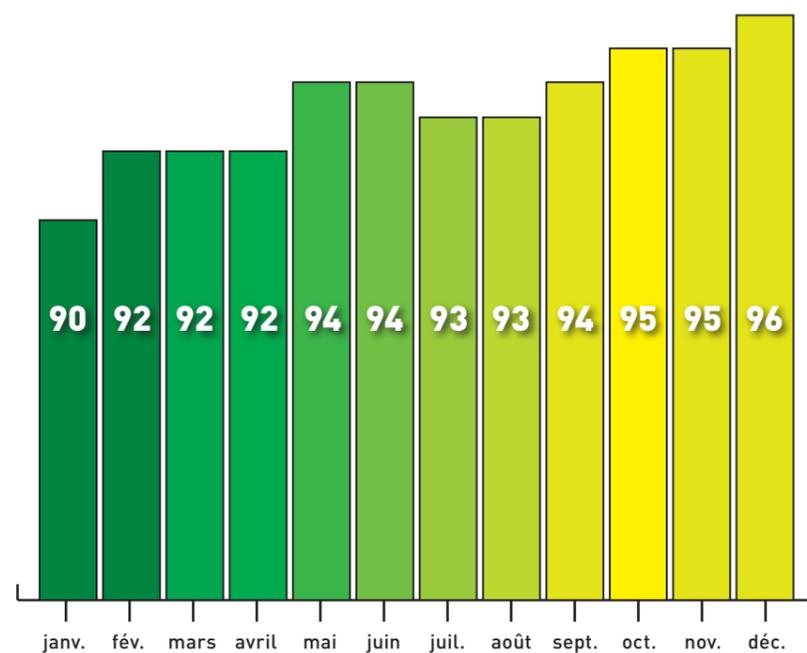
Salariés au régime général	Fonctionnaires détachés	Salariés de la SNCF détachés	Salariés de la RATP détachés
51 (dont 1 CDD)	3	40	2

RÉPARTITION PAR ENTITÉ :

DG + Directeurs	Services d'appui	Autorisation et Veille	Référentiels et Europe
4	17	59	16

Sur l'année, l'EPSF a rémunéré, en moyenne 93,33 salariés dont 3 à temps partiel.

EFFECTIF DE L'EPSF EN 2008



### Formation professionnelle

Le développement de la formation professionnelle s'est poursuivi fortement au cours de l'année 2008. L'année aura permis de consacrer plus de 3300 heures à la formation professionnelle, répartie sur près de 50 actions de formation. Ceci a représenté une moyenne de plus de 5 jours de formation par personne.

77 salariés de l'établissement, soit 80 % de l'effectif, ont ainsi suivi une, voire plusieurs actions de formation pendant cette année.

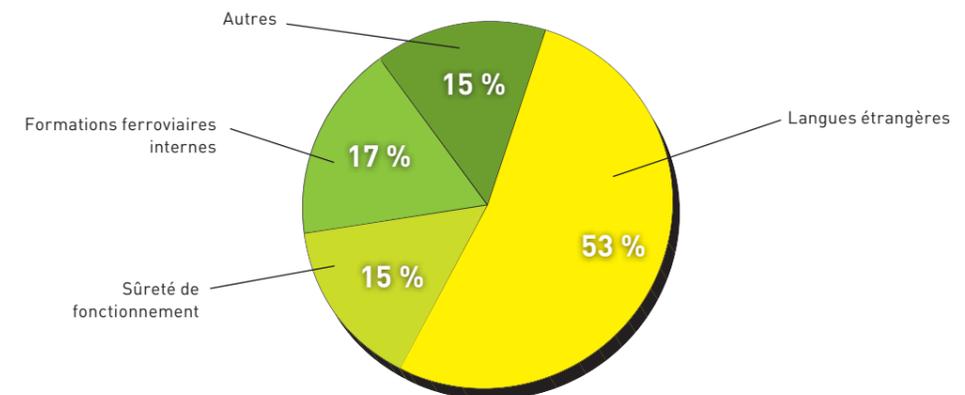
Parmi les principales actions de formation mises en œuvre en 2008, il convient de citer :

- la poursuite de formations internes d'initiation au secteur ferroviaire et sur les compétences ferroviaires ;
- la mise en place de formations à la sûreté de fonctionnement des systèmes ;
- la poursuite de l'important effort de formation engagé dès 2006, sur la pratique de l'anglais ;
- enfin une variété d'autres formations spécifiques à différents domaines de compétences.

Il faut enfin noter l'engagement de trois salariés de l'établissement dans le mastère spécialisé ferroviaire, dispositif de formation dont l'EPSF est partenaire.

Le graphique joint indique la répartition de ces heures de formation.

THÈMES DE FORMATIONS SUIVIES EN 2008



La mise en œuvre du plan de formation a été accompagnée du renforcement de la communication sur les outils mis à disposition du personnel avec notamment la réalisation du « Guide de la formation ».

### Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences

L'année 2008 aura été marquée par l'achèvement des travaux et réflexions engagés en 2007 sur la GPEC. Elle a également permis la mise au point et la finalisation d'un dispositif de gestion des qualifications professionnelles et des carrières propre à l'établissement. Ces éléments ont depuis été intégrés dans le règlement intérieur et seront mis en œuvre en 2009.

## → Direction Autorisations et Veille

L'année 2007, première année de fonctionnement complète de l'EPSF, avait été marquée par la nécessité de répondre rapidement aux exigences de production liées à la délivrance des autorisations et à leur contrôle tout en continuant à mettre au point et surtout à formaliser nos processus et méthodes de travail. Les activités de l'année 2008 auront ainsi pu s'exercer selon des modes de fonctionnement plus stabilisés, même si leur construction récente tout comme l'évolution non achevée du cadre réglementaire font encore de cette année une période de transition.

→ **Ainsi dans le domaine des autorisations**, aucune nouvelle entreprise ferroviaire n'a été admise sur le réseau, mais la plupart des entreprises présentes ont demandé des modifications de leur certificat de sécurité en raison du développement de leur trafic ou d'évolutions de leur organisation interne.

Dans le domaine de la gestion de l'infrastructure, aucun acteur nouveau n'est apparu non plus, mais 2008 aura vu la délivrance des agréments de sécurité de RFF en tant que gestionnaire d'infrastructure et de la SNCF en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué à l'issue d'un travail de préparation intense mené depuis 2006, et qui aura permis une utile clarification des rôles et responsabilités en matière de sécurité entre ces deux établissements.

De même, les entreprises sous-traitantes de la SNCF dans le cadre de l'article 4.1 de son cahier des charges se sont vu délivrer les attestations de sécurité maintenant réglementairement exigibles.

Dans le domaine des centres de formation, l'essentiel des agréments délivrés aura également été constitué par des extensions d'agréments existants à de nouvelles fonctions de sécurité.

L'année 2008 aura vu la délivrance des deux premiers agréments d'Experts ou organismes qualifiés agréés (EOQA), permettant de mettre en œuvre pleinement les dispositions réglementaires pour l'instruction des dossiers d'autorisations de mise en exploitation commerciale.

Dans ce dernier domaine, on observe aussi bien pour le matériel roulant que pour l'infrastructure une relative stabilité en nombre de dossiers reçus par rapport à 2007, avec une proportion un peu plus importante de modifications de systèmes existants que de nouveaux systèmes. Les nouveaux dossiers instruits en vue de la délivrance d'autorisations à partir de 2009 ont été un peu plus nombreux ce qui, associé aux autres dossiers en cours, maintient à un niveau significatif la charge d'autorisations. Une mention particulière est à faire dans le cadre de la nouvelle mission confiée en 2008 à

l'EPSF pour agréer les prototypes de wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses.

Dans le domaine européen, le département Autorisations aura été particulièrement actif en mettant au point, avec nos partenaires étrangers, plusieurs nouveaux accords de reconnaissance mutuelle des matériels qui faciliteront grandement l'admission de ceux déjà autorisés dans un pays européen dans un autre de ces pays.

→ **Dans le domaine de la veille**, le nombre de contrôles a été sensiblement plus élevé en 2008, avec une part relative des inspections plus importante par rapport à celle des audits. Les écarts relevés sont donc logiquement plus nombreux et toujours en nombre et gravité assez différents selon les entreprises, même si certains points communs existent.

La base de donnée « incidents » a continué à être alimentée régulièrement et commence maintenant à pouvoir être exploitée de façon pertinente, notamment pour suggérer des thèmes d'audits ou inspection.

L'événement important de l'année 2008 aura été la mise en œuvre de la démarche de retour d'expérience « système » lancée fin 2007. S'appuyant sur un partage entre tous les exploitants aussi complet que possible des incidents les plus significatifs et des enseignements tirés, ainsi que des bonnes pratiques des uns et des autres, elle vise à maintenir et faire progresser, en tant que de besoin, la sécurité des circulations, tout à la fois exigence commune et bien partagé par tous les acteurs du système ferroviaire.

Il faut enfin signaler la mise en œuvre, au sein de la direction Autorisation Veille, de la démarche « qualité » engagée par l'EPSF. Elle a conduit les deux départements à décrire leurs modes de fonctionnement au travers de l'écriture de leurs processus et procédures, avec production d'indicateurs et tenue de revues périodiques (les premières ont toutes eu lieu en 2008) afin d'améliorer notre fonctionnement interne.

Dans le même esprit, des guides déclinant les procédures impliquant nos partenaires externes ont été publiés sur le site Internet de l'EPSF à l'intention de l'ensemble des entreprises et organismes concernés. L'objectif en est de faciliter leurs rapports avec l'EPSF et de leur permettre de mieux comprendre ses modes de fonctionnement. Sur ce point aussi, la continuité a donc été assurée avec 2007 afin que l'activité « autorisation et veille » de l'EPSF s'affirme, certes avec toute la rigueur et les exigences qu'exige la sécurité, mais aussi avec impartialité et toujours à l'écoute des contraintes et besoins du secteur ferroviaire.



# Département Autorisations

## Certificats de sécurité et attestations de sécurité

### Certificats de sécurité

9 demandes de certificats de sécurité ont été adressées à l'EPSF dont 8 portaient sur des modifications et 1 sur la délivrance d'un nouveau certificat. Toutes ces demandes ont été acceptées :

### **Modifications de certificat**

- modification des certificats de sécurité de Veolia Cargo France et de Seco Rail pour mise au « format » partie A et partie B
- modification des certificats de sécurité (partie B) en raison d'extension des services de CFL Cargo, VFLI, Veolia Cargo France, Europorte 2 et la SNCB
- modification du certificat de sécurité (partie B) de la SNCF dans le cadre de la réorganisation de son activité Fret

### **Nouvelle délivrance**

- certificat de sécurité délivré à Colas Rail en raison du changement de raison sociale de l'entreprise Seco Rail

### **Demande en cours**

- demande de certificat de sécurité déposée en 2008 par la société TSO (certificat délivré le 4 mars 2009)

### Attestations de sécurité

5 attestations de sécurité pour l'ensemble des entreprises conventionnées au titre de l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF ont été délivrées conformément aux dispositions du décret n° 2006-1279 :

- la compagnie du Blanc Argent\* (CBA) qui exploite et entretient la ligne Salbris – Luçay-le-Mâle en Sologne
- CFTA\* qui exploite et entretient des lignes en Bretagne entre Guingamp et Carhaix ainsi qu'entre Guingamp et Paimpol
- CFTA Cargo qui exploite et entretient les lignes de l'Étoile de Gray
- CFTA Cargo qui exploite et entretient les lignes du Châtillonnais
- VFLI qui exploite et entretient des lignes dans le Morvan

*\* Les attestations de sécurité qui ont été délivrées à la Compagnie du Blanc Argent et à CFTA pour l'exploitation des lignes situées en Bretagne ont une durée de validité d'un an. Leur renouvellement sera à traiter pour le 1er mai 2009 en ce qui concerne la compagnie du Blanc Argent et pour le 23 juillet 2009 en ce qui concerne CFTA.*

## Agréments

### Infrastructure

Le 27 février 2008, l'EPSF a délivré l'agrément de sécurité à RFF en tant que gestionnaire de l'infrastructure et l'agrément de sécurité à la SNCF en tant que gérant d'infrastructure délégué.

### Centres de formation

1 agrément de centre de formation concernant le service de formation Mouvement matériel de la SNCF a été délivré.

13 extensions d'agrément à de nouvelles fonctions de sécurité concernant les centres de formation SNCF et le centre de formation GTIF ont également été délivrées.

2 centres de formation spécialisés dans le domaine « Voyageurs » ont fait connaître leur intention d'être agréés pour la fonction d'agent d'accompagnement.

Par ailleurs, dans le cadre de l'interopérabilité de la ligne B du RER, une dérogation à l'arrêté « aptitudes » du 30/07/2003 a été accordée par le ministère pour la formation des conducteurs RATP qui seront amenés à circuler sur le réseau ferré national jusqu'à Roissy et Mitry.

EOQA

2 agréments d'Experts ou organismes qualifiés agréés ont été délivrés :

- Certifer
- Tüv Rheinland

2 demandes déposées en 2008 ont conduit à la délivrance de leur agrément début 2009 :

- Bureau VERITAS
- Railway Approvals Limited (RAL)

**Autorisations de mise en exploitation commerciale**Systèmes (et contrôle commande)

3 autorisations ont été délivrées :

- extension de l'autorisation de mise en exploitation commerciale de l'autoroute ferroviaire Perpignan/Bettembourg au transport de véhicules utilitaires
- autorisation de la version 7.1.5 du Bi-standard ERTMS/TVM réduit TVM
- autorisation de mise en exploitation commerciale de la ligne Marseille Aix en Provence à l'issue des travaux de modernisation de la ligne

L'année 2008 a vu l'émergence de nouveaux projets à instruire comme la LGV Est Européenne phase 2 (prolongement de la ligne de Baudrecourt à Vendenheim), la commande centralisée des lignes régionales appliquée à la ligne Nice-Breil.

Matériel roulant (hors wagons)

14 autorisations ont été délivrées :

- 3 autorisations portant sur des matériels roulants nouveaux
  - Locomotive JT42CWRM-100
  - Locomotive série 4 000 des CFL
  - TGV DASYE
- 11 autorisations portant sur des modifications substantielles

3 demandes portant sur des modifications substantielles ont été étudiées mais n'ont pas débouché en 2008.

Wagons

19 autorisations de mise en exploitation commerciale ont été délivrées :

- 6 autorisations portant sur des matériels roulants nouveaux
  - wagons citernes destinés au transport de chlore
  - wagons citernes destinés au transport de GPL 120 m<sup>3</sup>
  - wagons citernes destinés au transport de GPL
  - wagons citernes destinés au transport de chlore
  - wagons trémies à bogies
  - wagons trémies type EX équipés de bogies
- 13 autorisations portant sur des modifications substantielles

Activité RID

L'EPSF a été désigné comme organisme compétent pour la délivrance des agréments de prototypes de wagons-citernes prévus au point 6.8.2.3 du RID (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses), conformément à l'article 30 de l'arrêté du 28 janvier 2008 paru au journal officiel du 15 février 2008, modifiant l'arrêté du 5 juin 2001 (dit : « Arrêté RID ») relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Ainsi, 2 agréments RID ont été délivrés.

Autorisations exceptionnelles

74 autorisations exceptionnelles ont été délivrées pour des essais de matériels roulants.

**Registre de type**

L'EPSF a achevé son application informatique pour la mise en place du registre de type. À terme, ce registre devra couvrir l'ensemble du parc autorisé sur le RFN.

**Registre national des véhicules (RNV)**

Les activités de mise à jour du Registre national des véhicules (RNV) se poursuivent, avec actuellement 145955 enregistrements comptabilisés et, à titre indicatif, 135377 véhicules autorisés à circuler sur le RFN :

- 112 264 wagons dédiés au transport de marchandises
- 17 111 matériels moteurs
- 6 002 voitures « voyageurs »

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

Dossiers ayant donné lieu à émission d'avis (DDS) ou approbation (DPS) :

Systèmes (et contrôle commande)

- assistance au refoulement par vidéo
- projet de commande centralisée des lignes régionales (Nice à Breil)
- réalisation de la LGV Est Européenne phase 2 – Beaudrecourt – Vendenheim
- liaison Charles de Gaulle Express
- tram train Avanto U2500/Circulation des voyageurs entre Paris Est et Bondy

Matériel roulant (hors wagons)

- rénovation du MI79
- porteur Hyperdense (PHD)
- matériel roulant à 2 niveaux MI09
- locomotive Gravita 10 BB
- locomotive à vapeur 040 Tkp n° 4430
- automoteur Talgo S130

Wagons

- wagons Q76
- wagons ferroutage polyvalent
- wagons Seks
- wagons pour le transport France – Espagne
- wagons citerne pétrolier GPL
- wagons citerne benzène
- wagons trémie
- wagons type Laads
- wagons tombereaux
- wagons Hbills
- wagons porte-auto

## Spécifications

### Reconnaissance mutuelle

3 accords de reconnaissance mutuelle ont été signés :

- Belgique - Luxembourg - France pour les wagons
- Allemagne - France pour les locomotives et matériels à voyageurs (seconde version)
- Belgique - Luxembourg - France - Pays-Bas pour les locomotives et matériels à voyageurs

Les fichiers techniques des accords de reconnaissance mutuelle en préparation suivants ont été terminés :

- Suisse - France pour les wagons
- Suisse - France pour les locomotives et matériels à voyageurs
- Espagne - France pour les wagons
- Espagne - France pour les locomotives et matériels à voyageurs

D'autres fichiers techniques sont en cours de discussion :

- Italie - France pour les wagons
- Italie - France pour les locomotives et matériels à voyageurs
- Belgique - Luxembourg - France - Pays-Bas - Suisse (pays concernés par le corridor C) pour les locomotives et matériels à voyageurs
- Allemagne - France pour les locomotives et matériels à voyageurs (troisième version)

### Recommandations techniques

9 SAM (Spécification d'admission matériel) et 1 SAMI (Spécification d'admission matériel infrastructure) ont été terminées, 12 documents sont en cours d'élaboration en vue d'une édition en 2009.

### Textes européens

Le département Autorisations a participé à l'élaboration de la STI Infrastructure rail conventionnel et, par la même occasion, a initialisé les premières réflexions sur la création du registre de l'infrastructure et a contribué à l'élaboration de ce document, dont les travaux se poursuivent en 2009.

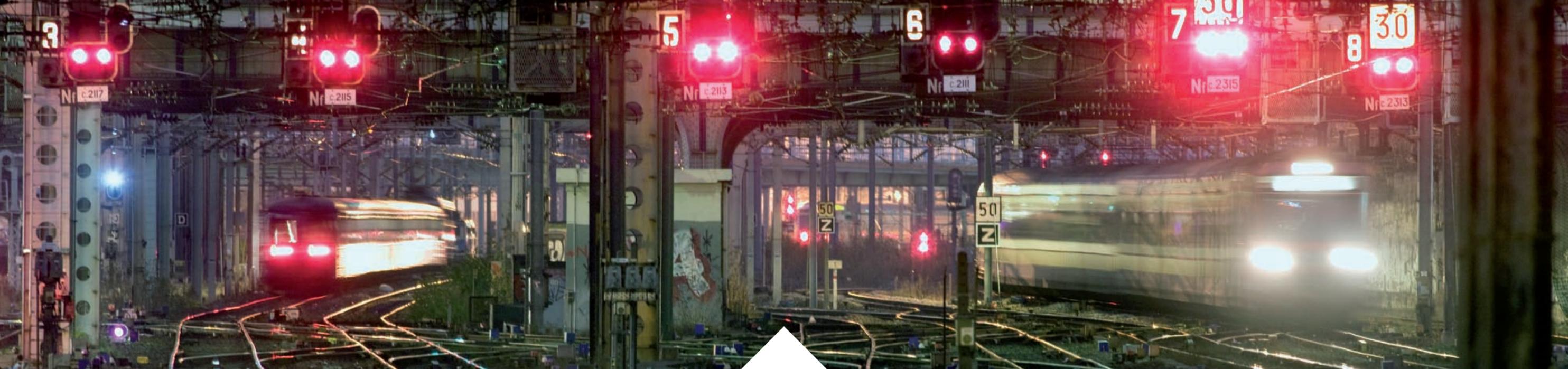
Il a également participé aux réunions de la commission des experts du RID avec le ministère pour la révision du RID ainsi qu'au groupe de travail STI wagon de l'ERA. Le texte de révision de la STI (a minima) a été accepté par le comité A21. Il reprend plusieurs dispositions importantes des accords de reconnaissance mutuelle wagons signés par l'EPSF (recommandation technique SAM W001).

## Activités transverses

L'année 2008 a vu la finalisation et la mise en œuvre, dans le cadre de la démarche « qualité » engagée au niveau de l'établissement, des processus et procédures relatifs à l'instruction et à la délivrance de tous les types d'autorisation que l'EPSF est chargé de délivrer.

Dans ce cadre général, une action de fond visant à faciliter le travail d'élaboration des dossiers par les demandeurs et à clarifier le processus d'instruction de ces demandes par l'EPSF a été entreprise. L'objectif essentiel de cette action requise par le décret 2006-1279 consiste en l'explicitation ainsi qu'en la mise en œuvre effective et homogène des critères et méthodes d'instruction des affaires traitées par l'EPSF dans le cadre des autorisations et ce, au travers de la publication de deux guides d'application : « Certificats de sécurité » et « Autorisations de mise en exploitation commerciale ». Cette action sera complétée avec la réactualisation de ces deux guides dont le contenu devra prendre en compte certains éléments exposés dans les arrêtés parus depuis ainsi que par la publication d'autres guides concernant les autres types d'autorisations (EOQA, agrément GI, etc.)





# Département Veille

## Contrôles réalisés

38 contrôles, dont 28 audits et 10 inspections ont été réalisés en 2008.

Les audits réalisés concernent chacune des EF, le GID et le GI au moins une fois par an, suivant un programme qui traite tous les thèmes et dossiers associés aux certificats et agréments délivrés sur une période de 5 ans.

Les centres de formations agréés sont contrôlés tous les 2,5 ans. Les nouveaux systèmes présentant les enjeux sécurité les plus significatifs et les EF ou GI autorisés depuis plus de 6 mois sont contrôlés systématiquement avant la fin de leur première année d'autorisation.

Les autres contrôles réalisés concernent des entreprises et des thèmes définis à partir de l'analyse des événements survenus sur le RFN et des évolutions de la réglementation ou des référentiels applicables.

Les points perçus comme maîtrisés lors des audits sont en nombre important, toutefois les domaines d'excellence sont différents suivant les entreprises. Plusieurs centres de formation donnent lieu à des écarts significatifs notamment vis-à-vis du respect des exigences requises envers les formateurs. Un centre a dû être suspendu à la suite d'une inspection.

Les dysfonctionnements constatés sont, comme en 2006 et 2007, de natures différentes d'une entreprise à l'autre mais quelques uns sont communs à plusieurs entreprises (EF et GI/GID). Ils concernent les dispositifs de contrôle et d'audit, la gestion documentaire, l'habilitation des opérateurs, déjà identifiés, et aussi le retour d'expérience et la maintenance du matériel.

## Base de données, veille sur le niveau de sécurité

Le nombre d'événements enregistrés depuis la mise en service de la base de données en 07/2006,

12 184, soit environ 420 par mois dont 116 sont des événements impactant la sécurité, permet de commencer à tirer des enseignements fiables de cette base. Elle est maintenant exploitée pleinement.

Des graphiques d'évolution des nombres incidents par nature et par type d'entreprise sont mis à jour mensuellement et permettent de suivre l'évolution du niveau de sécurité global du RFN.

Compte tenu du volume, de la nature et des modes d'exploitation des informations contenues dans la base de données actuelle de l'EPSF, son logiciel est utilisé à la limite de ses possibilités. Il est maintenant impératif de faire évoluer le support et les modalités d'exploitation de la base.

À partir de l'expérience acquise, le cahier des charges de la nouvelle base de données de l'EPSF a été élaboré à l'été 2008. Les évolutions attendues sont de trois ordres :

- permettre d'enregistrer 10 à 20 années d'incidents survenus sur le RFN et de les exploiter ;
- améliorer les interfaces utilisateurs pour la saisie et l'exploitation des incidents ;
- créer de nouvelles fonctionnalités pour l'exploitation de la base, en particulier l'identification et le suivi de « précurseurs ».

Les fonctionnalités du logiciel essentielles pour l'exploitation de la nouvelle base de données de l'EPSF sont testées depuis janvier 2009.

Les indicateurs 2008, non consolidés, montrent une légère augmentation du nombre des accidents graves. Le nombre de personnes blessées grièvement augmente très sensiblement alors que le nombre de personnes tuées diminue. Cette hausse du nombre des accidents et de celui des blessés n'est pas due à des dysfonctionnements du système ferroviaire. En effet, les accidents collectifs les plus marquants sont des heurts de véhicules routiers par des trains ; trois d'entre eux ont eu un retentissement particulier : le 25 janvier à Barisey La Côte, le conducteur du véhicule et 3 gendarmes tués, le 2 juin à Thonon, 7 personnes tuées et 3 blessés grièvement dans un bus scolaire, et le 11 septembre à Cahors, 7 voyageurs blessés dans le train. Ces accidents sont imputables à l'imprudence des chauffeurs des véhicules routiers.

Les chiffres définitifs et l'analyse des évolutions figureront dans le rapport annuel sur la sécurité qui sera publié fin septembre 2009

## Le partage des informations et l'animation du REX système

C'est en septembre 2007 que l'EPSF a réuni pour la première fois des représentants des EF, du GID et du GI pour engager une démarche de partage des informations relatives à la sécurité du RFN, bonnes pratiques et points de fragilité, et ainsi se positionner en animateur du retour d'expérience « système ». Le BEA TT et un représentant du ministère chargé des transports étaient aussi invités.

Au fil des réunions trimestrielles tenues en 2008, le dialogue entre les participants, concurrents en matière commerciale et solidaires en matière de maintien d'un bon niveau de sécurité sur le RFN, s'est bien établi. Des sujets difficiles ont été présentés par les participants et ont fait l'objet de débats parfois animés mais toujours riches. Dans ce cadre également, et afin de susciter en tant que de besoin une meilleure réactivité, l'EPSF tient maintenant informés chaque mois les exploitants ferroviaires des incidents sécurité les plus significatifs du mois écoulé.

## Le rapport annuel sur la sécurité

Ce rapport contribue à ce partage des informations. Il rend compte des activités relatives à la sécurité du gestionnaire d'infrastructure, du gestionnaire d'infrastructure délégué et de entreprises ferroviaires, qui rédigent aussi un rapport annuel, ainsi que de l'EPSF. Celui-ci formule à cette occasion un avis sur l'évolution du niveau de sécurité sur le réseau ferré national ; il identifie aussi les points de fragilité du système et précise ses priorités pour l'année suivante.

## La démarche « qualité »

La démarche « qualité » initiée en 2007 a été consolidée en 2008. Les trois processus majeurs dont le département est responsable — animer la veille sur le niveau de sécurité, réaliser des audits et inspections ainsi qu'animer le retour d'expérience « système » et informer les parties sur la sécurité ferroviaire — ont été l'objet d'une première revue en 2008.

Les procédures du département sont presque toutes formalisées, mises en œuvre et font l'objet d'un retour d'expérience. Les deux procédures en cours de rédaction concernent l'exploitation de la base de données, et la réalisation des inspections dont l'expérience montre qu'elle doit être distincte de la procédure d'audit.

## Répartition des audits et des inspections

### Audits concernant des activités d'entreprises ferroviaires

- Euro Cargo Rail (SGS)
- SNCF (direction des audits)
- SNCF (maintenance du matériel roulant)
- Euro Tunnel (Exploitation)
- SNCF (domaine traction)
- SNCF (chutes et heurts de voyageurs)
- VFLI (SGS)
- TGV Est Européen
- SNCF (SGS)
- VEOLIA Cargo France (sous-traitance)
- CFL (SGS)

- B Cargo (SGS)
- Autoroute ferroviaire Perpignan Bettembourg
- Europorte (audit à 6 mois)
- Euro Cargo Rail (SGS)
- CBA (attestation de sécurité)
- Colas Rail (SGS)

### Audits concernant l'activité de gestionnaire d'infrastructure (GI et GID)

- Chutes et heurts de voyageurs
- TGV Est Européen
- Signalisation : études et essais

### Inspections concernant les entreprises ferroviaires

- ECR (bouclage audit 2007)
- SNCF (réalisation d'essais sur le RFN)
- SNCF (bouclage audit MD)

### Inspections concernant l'activité de gestionnaire d'infrastructure (GI et GID)

- GID (bouclage audit maintenance)
- GID et entreprises de travaux de voie (agrément engins de travaux)
- GID (bouclage audit LTV)
- GID (réalisation d'essais sur le RFN)

### Centres de formation

- 10 centres de formation ont été audités en 2008 (ECR, 9 centres SNCF) et un autre inspecté IFTIM (bouclage audit 2006)

# → Direction Référentiels et Europe

Ce bilan 2008 couvre la deuxième année de pleine d'activité de l'EPSF. Toutefois, le niveau d'activité optimum de la direction ne peut pas encore être considéré comme atteint du fait que :

- le périmètre d'activité de l'EPSF peut être appelé à évoluer ;
- la réécriture des arrêtés d'application du décret n° 2006-1279 n'est pas terminée ;
- la montée en puissance du pôle « Europe » n'est pas terminée.

Rappelons que la direction Référentiels et Europe (RE) est essentiellement une direction d'appui dont les missions sont fondamentalement des missions d'assistance, de conseil et de partage de l'expérience. Celles-ci consistent, en liaison étroite avec la direction Autorisations et Veille (AV) à :

- apporter ses capacités et son expertise à l'évolution du cadre réglementaire européen et national au bénéfice du ministère chargé des transports et contribuer au partage de l'expérience et à la transmission du savoir-faire au bénéfice des entreprises du secteur ;
- veiller à la cohérence et à l'efficacité de l'action de l'EPSF pour les questions européennes et internationales, accroître son rayonnement et assister, conseiller et faciliter les activités du ministère ainsi que celles des autres départements concernés de l'EPSF dans ce domaine.

La direction a, par ailleurs, consenti un important effort de formation en inscrivant deux de ses agents au mastère ferroviaire pour l'année scolaire 2008-2009.

## Bilan global et points saillants

Globalement, les objectifs fixés pour 2008 ont été atteints, voire dépassés pour certains d'entre eux. Il convient cependant de souligner que l'activité « référentiels » accuse un retard d'environ trois mois par rapport aux prévisions du fait du sous-effectif de la division RFN et de l'activité d'assistance au ministère dans l'élaboration des arrêtés d'application du décret 2006-1279, plus importante que prévu.

Les principaux faits marquants de l'année 2008 sont les suivants :

- la direction a participé activement à la démarche dite de peer reviews entre ANS ; rappelons que cette initiative de l'EPSF soutenue par l'Agence ferroviaire européenne consiste à renforcer la confiance réciproque entre autorités nationales en réalisant des revues croisées afin de promouvoir les meilleures pratiques et de développer des méthodes et outils communs ;
- les premiers échanges de personnels ont eu lieu entre l'EPSF et son homologue allemand, l'Eisenbahn Bundesamt (EBA) ;

- les travaux d'analyse des textes dits « article 10 » ont débuté ; il s'agit, conformément aux dispositions de l'article 10 du décret n° 2006-1279, de la documentation d'exploitation du réseau ferré national, élaborée par la SNCF en sa qualité de gestionnaire d'infrastructure délégué (GID) et approuvée et publiée par RFF ; l'EPSF est chargé de vérifier que ces textes permettent de maintenir le niveau de sécurité sur le réseau ferré national et, à défaut, d'exiger les modifications nécessaires ;
- dans le but d'aider les autorités portuaires des grands ports nationaux, l'écriture d'un guide relatif à l'élaboration d'un règlement de sécurité de l'exploitation des voies ferrées portuaires a été entreprise.



## Département Référentiels

Globalement, dans le cadre de ses missions, le département Référentiels a contribué activement à la refonte de la réglementation de l'État en émettant des avis et des propositions au ministère. Il a également analysé les premiers documents d'exploitation du réseau ferré national élaborés par la SNCF – GID et transmis par RFF et a poursuivi l'élaboration des documents de référence de l'EPSF.

Plus précisément, le département participe au groupe de travail animé par la sous direction de la sécurité et de la régulation ferroviaires du ministère dans le cadre de l'élaboration de l'arrêté fixant les objectifs, les méthodes de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicable sur le réseau ferré national ; 14 réunions ont eu lieu en 2008. Le département Référentiels a également fourni d'importantes contributions rédactionnelles.

RFF a fait parvenir à l'EPSF 9 textes « article 10 » relatifs aux échanges d'informations entre SNCF GID et les entreprises ferroviaires (EF), aux pancartes tête des trains de voyageurs remorqués par une locomotive (TTL), à la gestion opérationnelle des circulations, à la gestion et la distribution des documents à caractère permanent et temporaire, à l'information des EF sur les modifications d'infrastructure

(« application FLASH3 ») et, enfin, à la préparation et à la réalisation des opérations de maintenance et des travaux incompatibles avec la circulation des trains sur le réseau ferré national. Globalement, ces textes étaient de bon niveau. L'EPSF a toutefois été amené à demander des améliorations sur certains aspects portant notamment sur les critères d'installation de la pancarte TTL, sur le document « FLASH 3 », ainsi que, concernant les procédures travaux, sur l'engagement de la voie contiguë et sur les définitions et exigences de freinage des trains de travaux. Nous avons par ailleurs été conduits à lancer une réflexion et un benchmark européen sur les panneaux de limite de stationnement des trains en gare, mettant ainsi à profit une synergie entre le département Référentiels et le pôle Europe.

21 nouveaux textes du référentiel « Sécurité des circulations », en plus des 15 déjà publiés en 2007 sur le site de l'EPSF, sont en chantier, dont trois en cours d'écriture, 15 en version projet et trois en attente de publication. Ces textes traitent des manœuvres, des évolutions, des franchissements de signaux, des régimes d'exploitation, du service de la circulation, de la circulation des trains, de la protection des voies principales et des passages à niveau.

Le département a continué d'apporter son expertise aux autres départements de l'EPSF et à participer à des groupes miroirs ou à des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne (ERTMS, STI exploitation, etc.). En fonction des sujets traités et des enseignements issus du retour d'expérience, des réflexions sur les thèmes suivants ont été engagées : départ des trains, franchissement des signaux, trains en détresse et protection arrière. S'agissant de ce dernier point, le département a piloté l'étude sur la signalisation arrière des trains commandée au bureau d'études Assystem. Ces réflexions ont été ou seront suivies de propositions d'évolution de la réglementation (ministérielle ou « article 10 »).

Le département a représenté l'EPSF dans toutes les instances et groupes de travail liés à la sécurité des tunnels (comités de sécurité de l'autoroute ferroviaire alpine, du tunnel du Mont d'Or et du tunnel sous la Manche, instance de suivi de la sécurité dans les 32 tunnels sensibles du RFN) et des passages à niveau.

Il a également participé à plusieurs réunions informelles avec les autorités portuaires afin de les assister dans la mise en œuvre des dispositions du décret n° 2007-1867 relatif aux voies ferrées portuaires. Dans ce cadre, il a préparé un projet de guide d'aide à l'élaboration des règlements de sécurité de l'exploitation de tels réseaux.

Sur le plan organisationnel, il assure le secrétariat technique du Comité de pilotage référentiel de l'EPSF qui s'est réuni quatre fois en 2008. Le cahier des charges des outils de pilotage du département a été élaboré ; celui-ci prévoit notamment une analyse de la base de donnée « incidents » destinée à détecter d'éventuels besoins d'amélioration dans le domaine réglementaire et le suivi de la production du département. Toujours dans ce domaine, il convient de mentionner les premiers travaux de définition d'un outil permettant de vérifier la complétude systémique du dispositif réglementaire.

## Pôle Europe

Le pôle Europe a piloté l'expertise française au sein des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne, organisé des partenariats avec les autres autorités nationales de sécurité et contribué au développement de la reconnaissance mutuelle entre ces autorités et l'EPSF, assuré une veille sur des sujets stratégiques, ainsi que sur la normalisation. Cette activité comporte notamment la définition des positions de l'EPSF dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires, l'élaboration de consensus au niveau national et la contribution à la promotion au niveau européen, en appui du ministère, des positions françaises ainsi établies.

Le pôle a ainsi contribué efficacement à faire de l'EPSF un interlocuteur reconnu et écouté à l'international ; nos relations avec les ANS déjà partenaires ont été renforcées et de nouveaux contacts ont été noués. Il a poursuivi son activité d'assistance au ministère dans le domaine des travaux du Comité de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaires (comité « RISC », *railway safety and interoperability committee*, ex « comité article 21 »). Il a participé de façon active aux travaux de l'ILGGRI (*international liaison group of governmental railway inspectors*, groupe de contact informel entre autorités nationales de sécurité).

Dans ce cadre, le pôle a représenté l'EPSF à plus de 30 réunions de haut niveau à l'échelon européen (comité RISC, ateliers de la Commission, groupes de travail de l'ERA, ROLY, etc.). Il anime huit groupes miroirs nationaux se réunissant tous les un à deux mois. Il a, par ailleurs, participé de façon active aux travaux liés aux *peer reviews*, aussi bien au sein de la *task force* de l'ERA qu'au cours des revues de l'ORR, de la République tchèque et de l'EPSF. Il a contribué efficacement à ce que l'activité pilotée par le département Autorisations dans le domaine de la reconnaissance mutuelle des autorisations du matériel roulant entre autorités nationales reste très soutenue. Ainsi, en 2008, les accords suivants ont été signés :

- entre la France, la Belgique et le Luxembourg, un accord sur la reconnaissance mutuelle des autorisations de wagons ;
- entre la France, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, un accord sur la reconnaissance mutuelle des autorisations des locomotives et matériels à voyageurs.

En outre, le pôle Europe a suivi les travaux techniques menés par le département Autorisations et préparé les documents contractuels pour la signature d'accords similaires avec la Suisse, l'Espagne et l'Italie.

Dans le cadre des activités institutionnelles européennes du pôle, il a pris en charge les réponses à 12 questionnaires de l'ERA, relatifs notamment à la signalisation d'arrière, aux caractéristiques de l'infrastructure, ou encore à la mise en œuvre de la directive certification des conducteurs.

Parmi les missions confiées à l'EPSF sur mandat du ministère, un agent, assisté d'un agent du département Autorisations pour la partie autorisation, participe en tant qu'expert aux travaux du comité de sécurité de la future liaison ferroviaire internationale Perpignan – Figueras.

Dans le cadre des activités de coopération volontaire de l'EPSF, les relations avec certaines ANS voisines, notamment l'*Eisenbahn Bundesamt* – EBA (Allemagne), *Office of rail regulation* – ORR (Grande Bretagne) et le *Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer* – SSICF (Belgique) se sont poursuivies et intensifiées. Les contacts techniques avec la préfiguration de l'ANS espagnole et la nouvelle ANS italienne ont été réguliers et un premier contact a été pris avec l'ANS polonaise UTK.

Par ailleurs, le pôle a produit, enrichi ou entrepris des monographies ou documents relatifs à la *veille stratégique*, concernant notamment les tunnels internationaux, les opérateurs de proximité, la réglementation du travail, les chemins de fer espagnols, marocains ou indiens. Il convient de noter dans ce domaine une nette évolution par rapport aux années précédentes : désormais, les demandes d'informations ou de synthèses sont presque toujours formulées par la direction ou les experts de l'EPSF ; les documents rédigés à la seule initiative du service se raréfient. Ce nouveau comportement souligne le besoin des experts de l'EPSF pour ce type d'information.

Grâce à l'arrivée d'un nouveau chargé d'études, le pôle Europe a lancé en 2008 l'activité *Veille industrielle et normative*. Le démarrage a consisté à mettre au point et à développer des outils adaptés : fiches de veille industrielle, tableau interactif de comparaison normes/STI. Ces outils sont en cours de perfectionnement et ont été régulièrement soumis à la critique des experts pour mieux correspondre

à leurs attentes. En ce qui concerne l'outil de veille normative, il est important de souligner qu'il a été conçu pour les besoins des experts de l'EPSF mais également pour ceux de l'ensemble du secteur ferroviaire français à qui il doit être rendu accessible.

Dans le domaine des activités de représentation de l'établissement, le pôle Europe a pris, aux côtés du département Autorisations, une part active au congrès IRSC (*International railway safety conference*) qui s'est tenu à Denver, ainsi qu'au congrès Lambda Mu. Lors du congrès IRSC qui réunit à haut niveau des spécialistes de la sécurité ferroviaire du monde entier, la contribution de l'EPSF a porté sur la logique et les procédures de reconnaissance mutuelle pour l'autorisation des matériels roulants en Europe. Au congrès Lambda Mu, spécialisé dans les questions de sûreté de fonctionnement, l'EPSF a présenté un cas pratique fondé sur le traitement de l'accident survenu à Zoufftgen à l'automne 2006.

Enfin, concernant la mission de pilotage et de coordination de l'expertise internationale réalisée par l'EPSF à la demande du ministère (jumelages) ou dans le cadre de conventions passées avec les entreprises du secteur, le volume d'expertise consenti en 2008 est resté stable par rapport à 2007 et inférieur aux limites que l'EPSF s'est fixées. Au total, 26 missions ont été réalisées, à l'étranger ou en France, dont 21 semaines consacrées aux jumelages, essentiellement en Bulgarie, en Bosnie-Herzégovine et en Egypte. Ces différentes missions d'expertise ont permis aux experts de l'EPSF d'enrichir leur réflexion, notamment dans les domaines du registre des matériels roulants ou des principes de délivrance des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires.

### Activités transverses

Enfin, la direction Référentiels et Europe a apporté sa contribution à la démarche « qualité » de l'EPSF et a élaboré ou finalisé les processus et procédures relevant de ses attributions. Elle a également contribué au projet *Archidoc* et à des actions de formation et d'information internes.

Dans le cadre d'une convention signée avec le ministère, le chef de la division Réseaux ferrés urbains et régionaux a participé en tant qu'expert aux travaux du Comité de sécurité au tunnel sous la Manche, assisté en tant que de besoin par des experts d'autres départements et d'un cadre de la division Sécurité et interopérabilité chargé du secrétariat technique du groupe de travail « transport et sécurité ferroviaires » de ce comité.





# Le secrétariat général

L'année 2008 a été, comme 2007, une année de stabilisation des activités, d'accompagnement du développement de l'établissement et de son installation définitive à Amiens ; et également une année d'aboutissement et de lancement de plusieurs projets essentiels.

## Des nouveaux projets

L'année 2008 a vu aboutir l'ensemble des travaux menés par le service ressources humaines permettant de disposer de l'ensemble du dispositif de gestion prévisionnel des emplois et des compétences (GPEC) et des outils nécessaires à sa mise en œuvre (entretiens individuels d'appréciation, fiches emplois, dictionnaire des compétences, plan de formation, guide de la formation, grille des qualifications, processus d'évolution des carrières). Ces dispositions ont permis de compléter le règlement intérieur de l'établissement, approuvé par le conseil d'administration de janvier 2009.

Par ailleurs, le service Documentation/archives a lancé le projet « Archidoc » visant à définir notre système d'archivage et de gestion documentaire. Le cabinet de conseil associé à ces travaux a achevé sa mission, le rapport de préconisation a été présenté et validé par le comité de direction ; enfin le plan d'action a démarré avec la réalisation du plan de classement des archives et la rédaction du référentiel de conservation.

Enfin, une analyse des risques au titre de la responsabilité d'exploitation a été conduite avec l'aide d'un cabinet expert en assurance.

## Des outils opérationnels au service de l'établissement

Dans les différentes activités du secrétariat général, l'année 2008 a été mise à profit pour achever la mise en place de systèmes de gestions plus efficaces et garantissant une meilleure organisation. C'est ainsi que :

- le système de contrôle du droit de sécurité été mis en place ;
- les services Ressources humaines, Finances/comptabilité et Informatique ont mis au point un outil de gestion de la masse salariale permettant la projection de la masse salariale selon les hypothèses de politique salariale préparées ;
- le projet de Bulletin officiel de l'EPSF sur format papier et sur le site Internet pour les décisions prises par le directeur général a été défini pour une application au 1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
- les actions de formation ont fait l'objet de la passation d'un accord-cadre auprès de plusieurs organismes de formation ainsi que les prestations d'interprétation et de traduction dans différentes langues ;

- de nouveaux modèles pour les documents internes ont été élaborés dans le cadre de la nouvelle charte graphique déployée ;
- une revue de presse hebdomadaire dans le cadre légal a été lancée ;
- une évolution de la procédure « courrier » a été définie puis mise en œuvre par les assistantes.

## Un accompagnement du développement de l'établissement et la préparation de son installation définitive à Amiens

Les services du secrétariat général ont été essentiellement en appui sur les questions informatiques, pour les bases de données du département Veille et celles relatives aux registres de type et d'immatriculation des véhicules, ainsi que sur les aspects juridiques pour les aspects propres à la réglementation ferroviaire ou à l'évolution du secteur ferroviaire (licences des conducteurs, PPP, création d'une entité chargée de la régulation économique du secteur).

Dans un autre domaine, les modifications apportées au code du travail ont conduit l'établissement à décider de la création d'une délégation unique du personnel. Les élections organisées pendant le quatrième trimestre 2008 ont permis une installation de cette nouvelle instance de représentation du personnel au cours du premier trimestre 2009.

Enfin, la préparation de l'installation définitive à Amiens et des déménagements qui accompagneront cette installation a nécessité un lourd investissement du service Achats/marchés publics en termes de préparation des marchés de toute nature à passer et du service Informatique pour la définition du nouveau schéma informatique et téléphonique des futurs locaux.



Amiens, siège de l'établissement

# → Le cadre réglementaire 2008

Le cadre réglementaire européen continue de se mettre en place, avec cette année la révision du 2e paquet ferroviaire.

Ainsi, dans un souci de simplification, les deux directives « interopérabilité », conventionnelle et grande vitesse, ont été fusionnées pour donner la directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire. Ces travaux ont été mis à profit par la Commission européenne pour définir plus précisément le processus d'autorisation de mise en exploitation commerciale des véhicules.

La directive « sécurité » a, de son côté, été modifiée par la directive 2008/110/CE pour introduire la notion d'entité en charge de l'entretien des véhicules et les principes de sa certification.

Le règlement créant l'Agence ferroviaire européenne a été adapté pour introduire les nouvelles missions amenées par ces directives (règlement 1335/2008/CE).

Sur le terrain technique, les STI « tunnel » (2008/163/CE) et « personnes à mobilité réduite » (2008/164/CE) ont été publiées, ainsi que les STI « grande vitesse » modifiées (infrastructure (2008/17/CE), « matériel roulant » (2008/232/CE), « énergie » (2008/284/CE) et « exploitation » (2008/231).

Côté français, plusieurs arrêtés d'application du décret 2006-1279 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ont été publiés :

- l'arrêté relatif à l'agrément des EOQA, du 21 décembre 2007 ;
- l'arrêté relatif aux autorisations de réalisation et de mise en exploitation commerciale, du 31 décembre 2007 ;
- l'arrêté relatif au certificat de sécurité, du 14 avril 2008 ;
- l'arrêté relatif aux PIS, du 12 août 2008.



# → La communication

L'année 2008 a été marquée par le développement et la mise en place d'actions de communication confortant l'établissement dans ses missions et dans son positionnement au sein du secteur ferroviaire.

## Communication externe

**Organisation de la deuxième conférence de presse** spécialisée dans le ferroviaire et les transports: présentation de notre rapport d'activité 2007, première année de plein exercice de l'EPSF et tour d'horizon sur les évolutions en cours dans le secteur ferroviaire en matière de sécurité aux plans national et européen.

### Évolution du logo de l'EPSF

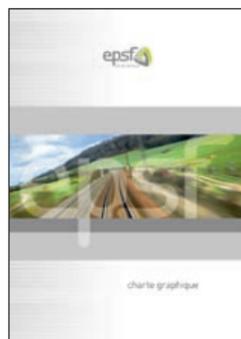
Le logo et les codes couleurs sont des éléments essentiels pour la reconnaissance et l'identité visuelle d'une entreprise. Pour une bonne mémorisation et une meilleure identification, le logo de l'Établissement public de sécurité ferroviaire a été réactualisé. Il est dorénavant composé de son sigle (EPSF), de son symbole qui a été redessiné tout en préservant les codes couleurs du gris et du vert.



### Définition de la charte graphique de l'établissement

L'essentiel de l'information reçue par le cerveau est transmise par la vue. L'identité visuelle est donc déterminante dans la reconnaissance d'une entreprise. Elle exprime ses activités, ses valeurs et sa culture.

La charte graphique de l'établissement a donc été construite en ce sens. Véritable dispositif de communication, la charte a pour vocation de faciliter la mise en oeuvre d'une communication plus cohérente et partagée. Elle est à la fois un outil de travail et un document technique devant permettre de rendre homogène la communication et de mieux affirmer l'identité de notre établissement.

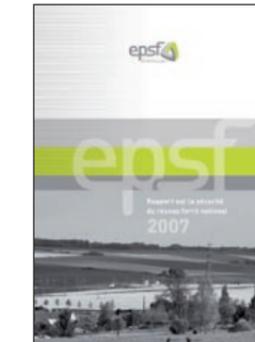


## Publications institutionnelles

Le rapport d'activité 2007



Le rapport de sécurité 2007



## Refonte rédactionnelle et graphique du site Internet

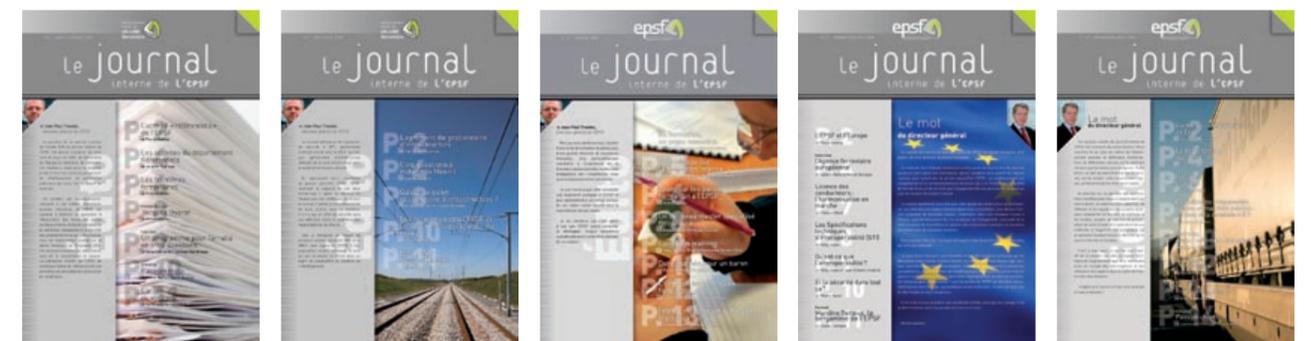
Le site de l'EPSF a été réactualisé dans le but de répondre à plusieurs objectifs :



- un objectif « informatif » avec une simplification des textes de l'ancien site pour une meilleure compréhension des missions de l'établissement ;
- un objectif « pédagogique » avec des cartographies permettant une meilleure compréhension de l'évolution du secteur ferroviaire (cartographie du paysage ferroviaire, cartographie des demandes d'autorisation, etc.) ;
- un aspect plus « dynamique » avec les actualités davantage mises en valeur sur la page d'accueil ;
- un espace « Documentation » qui évolue avec un moteur de recherche ;
- un nouvel espace « Publications officielles » dans lequel sont publiées toutes les décisions de l'EPSF relatives aux différentes autorisations délivrées par l'établissement ;
- enfin, un relookage graphique à la nouvelle charte de l'EPSF.

## Communication interne

→ Publication de cinq journaux internes. Une sélection des articles ferroviaires sont disponibles sur le site Internet de l'EPSF :



Édité en avril 2009

Contact : service communication de l'EPSF

Tél. 33 (0)3 22 33 95 55

Conception graphique :

Christophe Rémy

Photos :

Christophe Recoura, François Girard (photos portraits)

Impression :

Alliance Partenaires Graphiques



EPSF  
60 rue de la Vallée  
80000 Amiens  
tél. 33 (0)3 22 33 95 95  
fax 33 (0)3 22 33 95 99  
epsf@securite-ferroviaire.fr  
www.securite-ferroviaire.fr

