

Rapport d'activité 2015





Rapport d'activité
2015

SOMMAIRE



P.5 LE MOT DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

P.6 L'EPSF, L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE FRANÇAISE

Les missions	p.7
L'organisation	p.9
L'équipe de direction	p.11

P.12 LES FAITS MARQUANTS

Le projet d'établissement	p.13
Le comité ministériel de suivi de la sécurité ferroviaire	p.14
L'agenda de l'EPSF	p.15
Les accidents	p.16
Les autres faits marquants	p.17

P.18 LES ACTIVITÉS 2015

Les autorisations	p.18
L'infrastructure	p.19
Le matériel roulant	p.22
Les acteurs	p.26
Les licences de conducteurs de train	p.27
Les installations de sécurité désignées comme « simples »	p.27
Les registres du matériel roulant	p.28
Le Registre européen des types de véhicules autorisés	p.30
Le Registre national des véhicules	p.31
Le suivi du niveau de la sécurité	p.34
La collecte des événements de sécurité	p.35
Le suivi des accidents et incidents graves	p.36
L'amélioration du système de suivi des événements de sécurité	p.37
L'animation du retour d'expérience	p.38
Les séminaires et réunions	p.39
Les bulletins d'information mensuels	p.41
La conférence sur la sécurité ferroviaire	p.42
Le contrôle des acteurs	p.44
La stratégie de surveillance et les orientations du programme de contrôles	p.45
S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité	p.46
Une démarche d'amélioration continue	p.49
L'activité réglementaire	p.50
Contribuer à l'évolution du cadre réglementaire technique européen et international	p.51
Contribuer à l'évolution du cadre juridique national	p.52
Assurer la mise à jour des règles, conformément à la réglementation	p.54
Animer et diffuser la réglementation au secteur	p.55
La coopération avec l'Agence de sécurité ferroviaire et les autorités nationales de sécurité	p.56
Coopération avec l'Agence ferroviaire européenne	p.57
Coopération entre les autorités nationales de sécurité	p.57

P.60 LE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT

La structure budgétaire	p.61
Les ressources	p.61
L'exécution budgétaire au travers des comptes financiers	p.61
La gestion des ressources humaines, la formation et la modernisation des outils	p.62
Les effectifs et le recrutement	p.61
La formation professionnelle et la gestion des compétences	p.61
La modernisation des outils	p.66
Les salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2015	p.67

P.68 ANNEXES

Liste des textes publiés par l'EPSF en 2015	p.69
Liste des projets de documents d'exploitation analysés et liste des projets de règles d'exploitation particulière analysés	p.70
Principaux sigles et acronymes utilisés dans ce rapport	p.71



Le mot de la directrice générale

L'année 2015 a été marquée par la nécessaire adaptation de l'EPSF aux évolutions induites d'une part à l'échelle nationale par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, d'autre part à l'échelle communautaire par la gestation du 4^e paquet ferroviaire prévoyant un renforcement, à terme, des prérogatives de l'Agence ferroviaire européenne.

Ce contexte exigeant a poussé l'établissement à se montrer clairement proactif et volontariste de manière à accompagner le changement, voire l'anticiper à travers la préparation de son contrat d'objectifs et de performance à négocier avec l'État pour la période 2016-2018.

Ainsi, l'EPSF a conçu en interne un projet d'établissement visant à caler sa stratégie pour les prochaines années, en partant de ses forces et acquis à l'aune du bilan de la période triennale écoulée. Plusieurs objectifs ont alors été arrêtés : contribution effective aux évolutions institutionnelles internationales, investissement sur les thématiques liées à l'innovation et à la R&D, systématisation du retour d'expérience avec la profession, renforcement de l'expertise interne, etc.

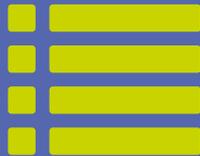
Concrètement, des initiatives ont été prises dès cette année dans cette direction, parmi lesquelles la mise en place d'une base de données nationale des événements de sécurité ou encore la signature d'un partenariat avec l'Institut de recherche technologique Railenium.

Un tournant a donc été négocié en 2015 et le dramatique accident d'un TGV en cours d'essai technique, en novembre 2015 à Eckwersheim, en dépit de la mobilisation des établissements du groupe SNCF pour pallier tout incident et progresser, n'a fait que renforcer la détermination des équipes de l'EPSF à aller toujours plus loin vers l'optimisation de la sécurité ferroviaire, en relation étroite et constructive avec le secteur.

Florence Rousse

Directrice générale de l'EPSF





L'EPSF, L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ
FERROVIAIRE FRANÇAISE

Les missions

Créé en 2006, l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) exerce, sous la tutelle du ministère chargé des transports, les fonctions dévolues à l'autorité nationale de sécurité au sens de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.



Compétent sur le réseau ferré national et sur les réseaux présentant des caractéristiques d'exploitation comparables définis par le décret du 28 janvier 2015, l'EPSF est indépendant dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et autres demandeurs d'autorisation.

Il autorise

Il a notamment pour missions de délivrer les certificats de sécurité d'entreprise ferroviaire, les agréments de sécurité de gestionnaire d'infrastructure et les agréments d'organisme de formation aux tâches essentielles de sécurité, ou encore les autorisations de mise en exploitation commerciale de véhicules, d'infrastructures ou de systèmes de signalisation.

Il administre également le Registre national des véhicules, alimente le Registre européen des types de véhicules et délivre les licences de conducteurs de trains.

Il contrôle

Il assure en outre le suivi et le contrôle des autorisations ainsi délivrées à l'aune d'une stratégie de surveillance disponible sur son site Internet. Il apporte par ailleurs assistance à la délégation française au sein de la Commission intergouvernementale (CIG), autorité de sécurité ferroviaire de la liaison fixe transmanche.

Il assure un suivi des événements et incidents d'exploitation ferroviaires susceptibles d'impliquer la sécurité et anime le retour d'expérience auprès du secteur en vue d'optimiser la sécurité.

Il contribue à la réglementation

Il élabore et publie des documents techniques, règles de l'art et recommandations relatifs à la sécurité ferroviaire, certains textes pouvant avoir valeur de « moyens acceptables de conformité » à la réglementation. Il assure de manière générale une veille sur le niveau de sécurité national et l'animation d'actions d'amélioration collectives au secteur. Il répond aux consultations du secrétaire d'État chargé des Transports sur toute question relative à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaire, en particulier sur les propositions d'évolution de la réglementation.

L'EPSF est un acteur essentiel de la sécurité ferroviaire en France en ce qu'il intervient dans l'activité de tous les autres acteurs de la profession, qu'il s'agisse des entreprises du secteur, des industriels, des chercheurs, des services de l'État et de ses opérateurs, des syndicats professionnels ou encore de l'Agence ferroviaire européenne.



L'EPSF est indépendant dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, des gestionnaires d'infrastructure et autres demandeurs d'autorisation.



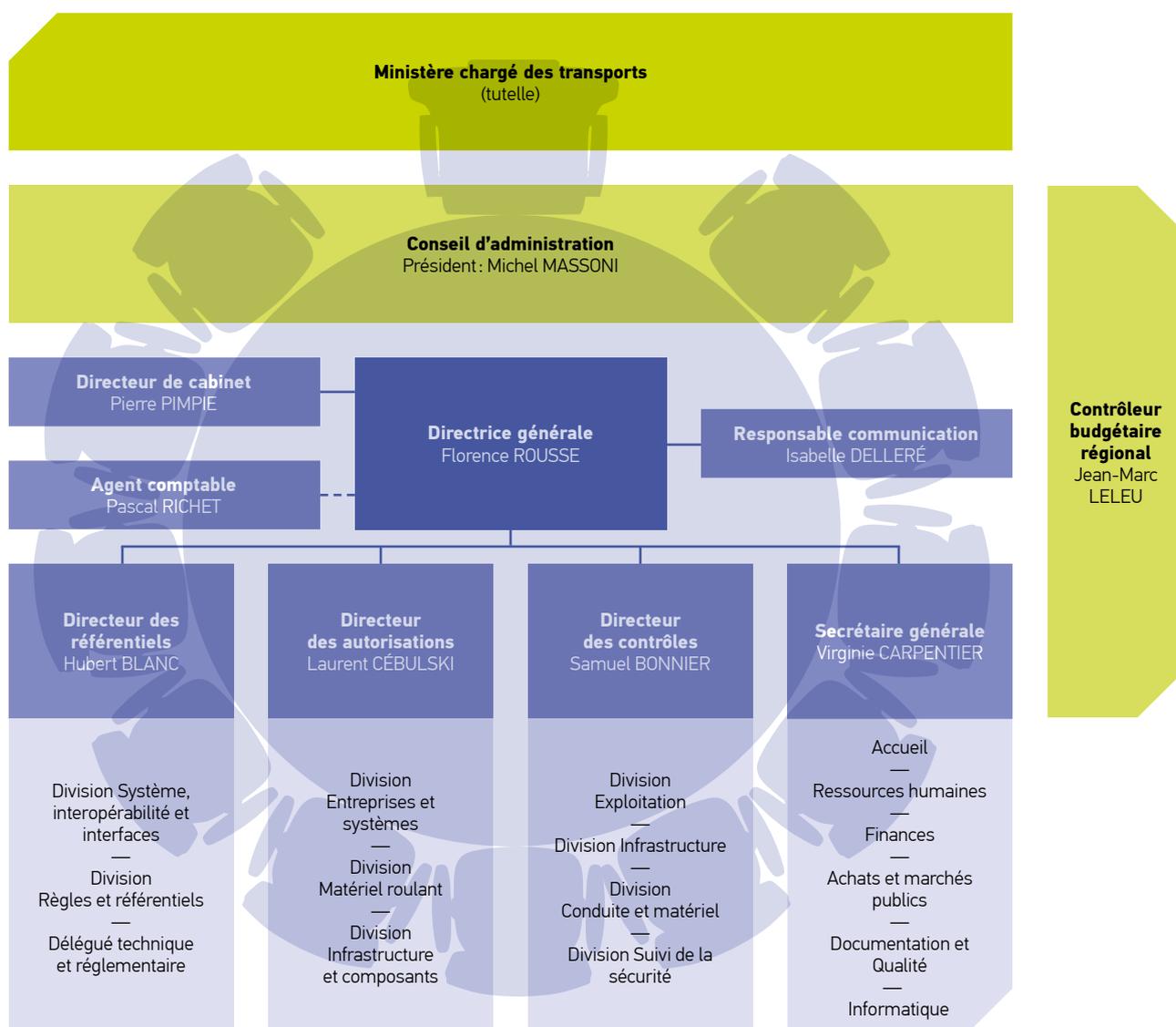


L'EPSF, L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ
FERROVIAIRE FRANÇAISE

L'organisation



Organigramme



Conseil d'administration

La composition du conseil d'administration est la suivante:

- un représentant de l'État désigné nominativement, en la personne de Michel Massoni, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et élu président du conseil d'administration lors de la séance du 24 novembre 2015, en remplacement de Patrick Labia;
- les cinq autres représentants de l'État sont désignés *ès 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, la direction de la Compétitivité, de l'industrie et des

services, la direction de la Sécurité civile et de gestion de crises, la direction du Budget;

- le Sénat a désigné Charles Revet et l'Assemblée nationale, Gilles Savary;
- les deux représentants élus du personnel sont Francis Dufour et Éric Paroisse;
- Jean-Christophe Niel, alors directeur général de l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), ainsi que Madame Françoise Manderscheid, responsable du mastère spécialisé « Systèmes de transports ferroviaires et urbains » de l'ENPC, ont été nommés en tant que personnalités qualifiées.



L'EPSF, L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ
FERROVIAIRE FRANÇAISE

L'équipe de direction





De gauche à droite, Virginie Carpentier, secrétaire générale, Pierre Pimpie, directeur de cabinet, Samuel Bonnier, directeur des Contrôles, Florence Rousse, directrice générale, Jean-Claude Belli, adjoint au directeur des Contrôles, Hubert Blanc, directeur des Référentiels, Laurent Cébulski, directeur des Autorisations, Isabelle Delleré, responsable communication



Les faits **marquants**



Le projet d'établissement

L'EPSF a engagé une réflexion interne à partir de 2014, ayant abouti à **un projet d'établissement en 2015**.

Ce projet exprime une vision de la place de l'EPSF, définie par ses équipes et ses dirigeants, pour les trois prochaines années, et permet de fonder **le contrat d'objectifs et de performance 2016-2018** passé entre le secrétaire d'État chargé des Transports et l'établissement.

Cette démarche proactive, alors que l'EPSF se situe à un moment charnière de son existence, dix ans après sa création, témoigne de sa volonté de transformer les évolutions externes en opportunités, dessinant les contours d'une ambition collective et mobilisatrice.

Le projet d'établissement a naturellement identifié la nécessité de conforter la vocation de l'EPSF en tant

qu'autorité nationale de sécurité ce qui entraîne une stratégie délibérée de développement des compétences internes. Il a également mis en exergue trois axes porteurs d'avenir :

- le renforcement des liens avec l'Agence ferroviaire européenne;
- la systématisation du retour d'expérience sur la sécurité, avec tous les acteurs et industriels du système;
- ainsi que la contribution active aux enjeux de l'innovation et de la recherche et développement.



Le contrat d'objectifs et de performance 2013 - 2015

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) afférent à la période 2013-2015 visait essentiellement à renforcer l'autorité de l'EPSF comme garant de la maîtrise de la sécurité par le secteur, à diffuser activement une culture de la sécurité au sein de celui-ci, à piloter sa performance

opérationnelle dans un contexte d'activité croissante et à développer son capital humain à l'interne.

La quasi-totalité des indicateurs de performance ont été satisfaits. Seuls les chantiers relatifs à la mise en place d'une comptabilité analytique de la dépense et d'un contrôle de gestion, toujours en cours, seront intégrés dans les mêmes termes au COP 2016-2018.

La période triennale a été marquée par deux accidents graves survenus sur le réseau ferré national: Brétigny-sur-Orge en

2013, Denguin en 2014. Ces événements dramatiques ont poussé à un recentrage des ressources disponibles de l'établissement sur les priorités opérationnelles, par exemple en matière de contrôle des infrastructures.

Par ailleurs, il est à noter que les réalisations ont largement dépassé les objectifs fixés en termes d'autorisations délivrées et de contrôles effectués.

Le projet d'établissement et le COP 2016-2018 ont été nourris et bâtis sur le socle des acquis du COP arrivé à terme en 2015.



La quasi-totalité des indicateurs de performance ont été satisfaits.

Le comité ministériel de suivi de la sécurité ferroviaire

Le comité s'est réuni à deux reprises en 2015 sous la présidence du secrétaire d'État chargé des Transports, Monsieur Alain Vidalies.

🕒 Le 18 février 2015

La priorité aux opérations de maintenance du réseau a été décidée, le cas échéant en décalant dans le temps des chantiers de développement.

Le secrétaire d'État a demandé que soient intensifiés les travaux avec la profession visant à améliorer la transmission à l'EPSF des événements de sécurité, y compris les précurseurs d'incidents ou accidents.

Il a confirmé le rôle de l'EPSF en la matière. Il a également demandé l'accélération de la mise en œuvre des recommandations du BEA-TT sous le contrôle de l'EPSF. Il a été décidé que l'établissement de tête SNCF animerait la constitution d'un socle de documents opérationnels à l'usage des entreprises ferroviaires.

🕒 Le 1^{er} octobre 2015

Une nomenclature commune des événements de sécurité, permettant d'améliorer la remontée des informations par toutes les entreprises du secteur ferroviaire à l'EPSF, a été adoptée.

La mise en œuvre par SCNF Réseau d'un plan de communication aux usagers sur la réalité des opérations de maintenance a été décidée, dans un premier temps sur une base mensuelle, puis hebdomadaire.

Composition du Comité de suivi de la sécurité ferroviaire

Le secrétaire d'État aux Transports, le BEA-TT, l'EPSF, la SNCF, SNCF Réseau, SNCF

Mobilités, Eurotunnel, l'Association française du rail, l'Union des transports publics, Fer de France, la Fédération des industries ferroviaires, le Syndicat des entreprises de travaux de voies ferrées, l'Association française des détenteurs de wagons, l'Association des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants, l'Union des ports de France, Railenium,

la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports, ainsi que des personnalités qualifiées.



L'AGENDA DE L'EPSF

🕒 21 janvier

Organisation du huitième séminaire de retour d'expérience suivi d'un volet spécifiquement consacré au bilan de l'activité réglementaire 2014 et des perspectives 2015.

🕒 31 mars

Autorisation de mise en exploitation commerciale du matériel roulant Velaro D – BR 407 en unité simple (US) sur le réseau ferré national. Il a été autorisé, en partie, sur la base de l'accord de reconnaissance mutuelle entre l'autorité nationale de sécurité allemande, l'EBA (Eisenbahn Bundesamt) et l'EPSF.

🕒 4 juin

Organisation de la 3^e Journée d'animation réglementaire consacrée à l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite de trains, pris en application des articles 6 et 26 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié, dit arrêté « Aptitudes » qui remplace, au 21 mai 2016, un arrêté du 31 juillet 2003.

🕒 1^{er} juillet

Renouvellement de l'agrément de sécurité de SNCF Réseau et du certificat de sécurité de SNCF Mobilités pour une durée d'un an.

🕒 2 juillet

Certificat de sécurité (parties A et B) délivré à la société FERROTRACT afin de lui permettre d'assurer les services de transport ferroviaire de fret sur l'ensemble des lignes du réseau ferré national.

🕒 20 juillet

Certificat de sécurité (partie A et B) délivré à la Compagnie de Traction et Services Ferroviaires (CTSFF) afin de lui permettre d'assurer les services de transport ferroviaire de fret sur l'ensemble du réseau ferré national.

🕒 3 septembre

Signature d'un protocole d'accord avec l'Agence ferroviaire européenne concernant un travail collaboratif préparant la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire

🕒 22 septembre

Signature d'une convention de partenariat entre l'EPSF et l'Institut de recherche technologique Railenium marquant, pour les deux organisations, leur volonté de renforcer la synergie qui existe entre les besoins d'innovation technologique, la R&D et les processus de fiabilisation et de sécurisation de mise sur le marché.

🕒 25 septembre

Signature d'une convention de partenariat entre l'EPSF et l'association professionnelle des exploitants ferroviaires en Allemagne, VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen). Cette convention est relative à l'établissement d'une recommandation commune traitant de la composition et des règles de freinage des trains de fret internationaux circulant entre la France et l'Allemagne.

🕒 6 octobre

Autorisation de mise en exploitation commerciale de l'élément automoteur à grande vitesse Velaro Eurostar – e320 / Class 374 en unité simple (US) sur le réseau ferré national.

🕒 28 octobre

Signature d'un accord de reconnaissance mutuelle des procédures d'autorisations de véhicules entre l'EPSF et l'autorité nationale de sécurité ferroviaire hongroise (NKH, Nemzeti Közlekedési Hatóság). Cet accord a pour but de faciliter, tant en termes de délais qu'en termes de coûts, la délivrance des autorisations de mise en exploitation commerciale aux véhicules appelés à circuler dans les deux pays.

🕒 24 novembre

Élection à l'unanimité du nouveau président du conseil d'administration de l'EPSF, Monsieur Michel Massoni lors de la séance du CA du 24 novembre. Michel Massoni représente le CGEDD où il y exerce les fonctions de coordonnateur du Collège économie et régulation.

🕒 8 décembre

Certificat de sécurité (partie A et B) délivré à la société SAGES RAIL lui permettant d'exploiter des services ferroviaires de fret sur le réseau ferré national.

🕒 9 décembre

Organisation de la 3^e conférence sur la sécurité ferroviaire autour de deux thèmes étroitement liés, les facteurs humains et la culture juste. Cette conférence, qui a rassemblé plus de 230 acteurs du monde ferroviaire, s'est attachée à offrir des méthodes, échanger des expériences et débattre des points de vue.

🕒 9 décembre

Signature d'un protocole entre l'EPSF, SNCF Réseau, les industriels Alstom, Bombardier, Vossloh Locomotives et Railenium visant à améliorer la sécurité du réseau. Ce protocole, d'une durée de cinq ans, repose sur l'échange des meilleures pratiques européennes de shuntage des trains.

🕒 11 décembre

Certificat de sécurité (partie A et B) délivré à la société Pichenot, filiale du groupe EIFFAGE pour lui permettre d'assurer les services de transport ferroviaire de fret sur le réseau ferré national.

Les accidents

🕒 28 janvier

Déraillement d'une rame TGV en gare de Lyon à Paris (75)

Un TGV, vide de voyageurs, évolue depuis le chantier de Conflans pour mise à quai en gare de Paris Lyon. Au passage du TGV sur une aiguille, cette dernière se retourne sous le train provoquant un bi-voie à l'origine du déraillement de quatre voitures et des dégâts importants aux installations.

🕒 21 avril

Collision entre un transport exceptionnel et un train Intercités à Nangis (77)

Le train voyageurs SNCF 1646 circule entre Belfort et Paris Est. À la hauteur du passage à niveau n° 41 situé sur la commune de Nangis, un poids lourd semi-remorque reste bloqué en engageant le gabarit des voies. À l'approche, le conducteur du train constate la présence de l'ensemble routier sur les voies, freine en urgence et fait usage de l'avertisseur sonore sans pour autant éviter le choc à la vitesse de 125 km/h. Le bilan de cette collision fait état de 35 blessés dont trois graves.

🕒 12 octobre

Déraillement d'un TER sur l'aiguille d'entrée de la gare de Sainte-Pazanne (44)

Le train voyageurs SNCF 859100 en provenance de Saint Gilles Croix de Vie (85) doit être reçu sur la voie 4 à Sainte-Pazanne. Il déraile à environ 24 km/h par bi-voie lors du passage d'une aiguille qui a changé de position au moment de son passage. Cet accident n'a aucune conséquence pour les voyageurs présents à ce moment dans le train.

🕒 20 octobre

Dérive d'un TER après un choc avec des bovidés à Formerie (60)

Le train SNCF Mobilités 848973 assure la mission d'Abancourt à Rouen Rive Droite. Alors qu'il circule sur la voie 1 à la vitesse de 139 km/h, le conducteur, malgré un freinage d'urgence, ne peut empêcher la collision à 136 km/h de deux bovins qui passent sous le train, détruisent le chasse-obstacles et des organes essentiels à l'exécution du freinage. Suite à la perte simultanée des capacités de freinage principal, des capacités de freinage de secours et de l'ensemble des fonctions électriques (dont le frein électromagnétique), le train part en dérive sur 19 km et traverse la gare de Serqueux à la vitesse estimée de 80 km/h. Le train sera ralenti dans la rampe puis s'arrêtera permettant au conducteur de l'immobiliser à l'aide de cales anti-dérive.

🕒 14 novembre

Déraillement d'une rame d'essai TGV à Eckwersheim (67)

Lors d'une circulation s'effectuant dans le cadre des essais d'homologation de la 2^e phase de la LGV EE (LGV Est Européenne), la rame d'essais déraile à la vitesse de 243 km/h à l'entrée de la courbe de raccordement de la ligne nouvelle avec la ligne classique sur la commune d'Eckwersheim. Le bilan est de 11 morts et 21 blessés graves sur les 53 personnes présentes à bord.

🕒 2 décembre

Déraillement d'un TER dans la gare de Laroche – Migennes (89)

Le train voyageurs SNCF 891350 déraile sur une aiguille à la vitesse de 20 km/h lors de son passage en gare de Laroche – Migennes. Cet accident n'a aucune conséquence pour les voyageurs présents dans le train.

Les autres faits marquants

Protocole d'accord en matière de surveillance entre le SSICF, l'ACF et l'EPSF

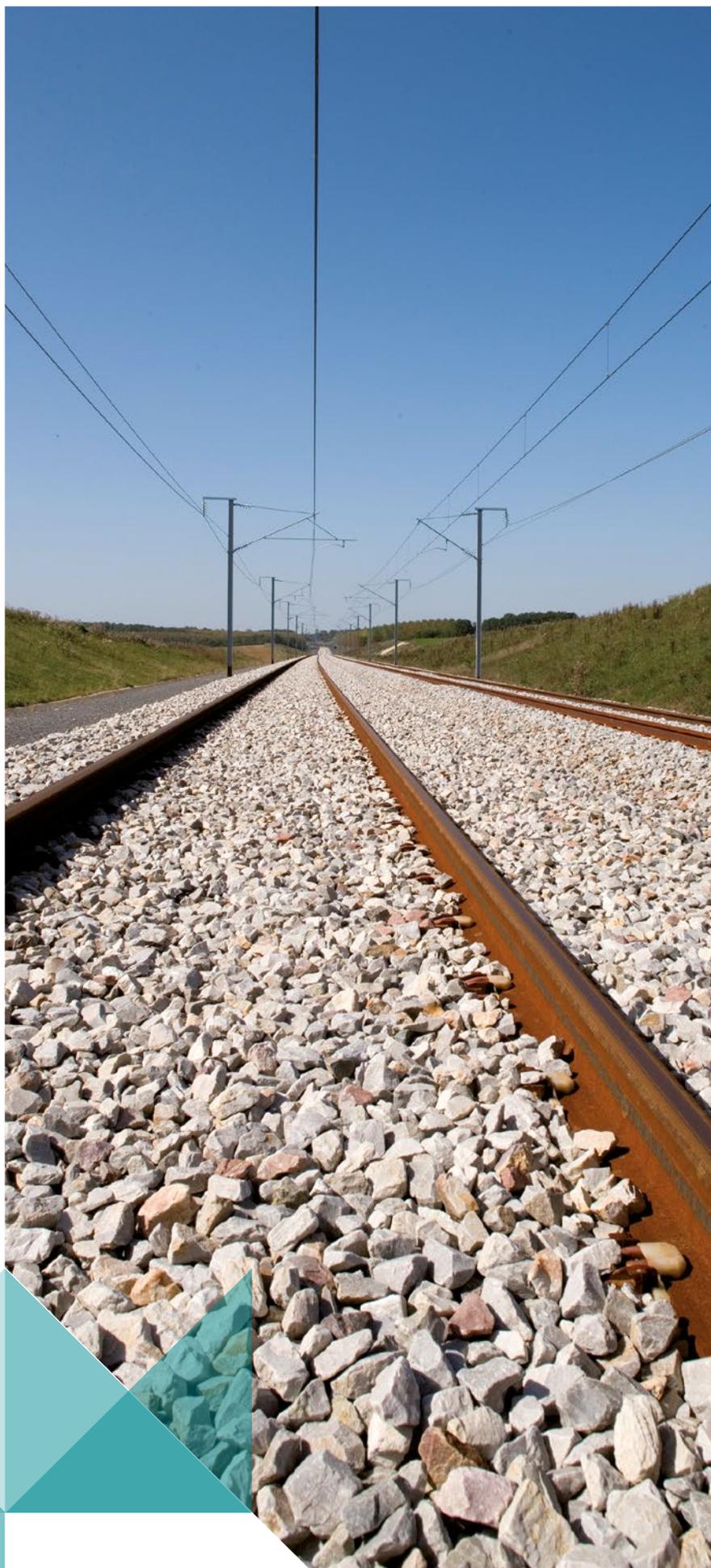
Un protocole d'accord a été signé début février 2015 entre le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) du Royaume de Belgique, l'Administration des chemins de fer (ACF) du Grand-Duché de Luxembourg agissant en tant qu'autorités nationales de sécurité et l'EPSF. Ce protocole d'accord fixe les principes d'une coopération en matière de surveillance des entreprises ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité dans plusieurs des États membres visés. Il s'agit du premier accord formel de ce type.

Contrôle de la maintenance des infrastructures

En 2015, la surveillance des infrastructures a donné lieu d'une part, à la conclusion de la campagne d'audits de la maintenance des infrastructures initiée au printemps 2014, d'autre part à la préparation et au lancement des premiers contrôles opérationnels ciblés sur ce domaine. L'ensemble des constats réalisés lors de la campagne d'audits a fait l'objet d'un plan d'actions de SNCF Réseau dont la mise en œuvre est en cours. Fin 2015, après un travail de préparation visant à définir les thèmes prioritaires et la manière de les aborder, l'EPSF a initié les premiers contrôles opérationnels de l'infrastructure. Ces contrôles au caractère inopiné consistent, sur l'ensemble du réseau ferré national, à vérifier la mise en œuvre des prescriptions de maintenance et à contrôler l'état réel d'un échantillon de composants de l'infrastructure.

Volet technique du 4^e paquet ferroviaire

Un accord informel sur le volet technique du 4^e paquet ferroviaire a été trouvé le 17 juin 2015 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sous la présidence de la Lettonie.





LES ACTIVITÉS 2015

Les autorisations

À l'orée de la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire qui modifiera le mode de délivrance des autorisations délivrées aux entreprises ferroviaires et aux véhicules, l'année 2015 s'est inscrite dans une certaine continuité mais avec de nombreux échanges liés à une actualité réglementaire riche (arrêté « Aptitudes », arrêté « AMEC », décret et arrêté sur les réseaux comparables). Notons également l'apparition de nouveaux acteurs contribuant à une augmentation constante du nombre d'entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur le réseau ferré national.



L'année 2015 s'est inscrite dans la mise en œuvre de dossiers de sécurité relatifs à des projets d'infrastructure d'envergure qui feront l'objet de décisions d'autorisation en 2016 et en 2017 : contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), LGV Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux, LGV Bretagne – Pays de Loire entre Le Mans et Rennes, et seconde phase de la LGV Est Européenne. Il s'agit, en phase préparatoire, d'organiser des contacts réguliers avec les demandeurs afin d'identifier et de consolider en amont les points qui pourraient s'avérer fragiles avant de débiter l'instruction proprement dite d'un dossier d'autorisation.

L'activité liée aux certificats de sécurité délivrés aux entreprises ferroviaires a été particulièrement chargée du fait de la combinaison d'une activité réglementaire ayant des impacts importants sur la profession et de l'arrivée continue de nouveaux entrants. L'année a également été marquée par la création des deux nouveaux EPIC « SNCF Mobilités » et « SNCF Réseau » en application de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, auxquels l'EPSF a délivré une autorisation : un certificat de sécurité à l'un et un agrément de sécurité à l'autre.

Enfin, la participation des instructeurs à différents groupes techniques organisés par l'Institut de recherche technologique Railenium permettent de conforter l'identification d'innovations potentielles et d'anticiper les questions relatives aux démonstrations de sécurité en vue de les autoriser. Ces groupes techniques concernent, entre autres, les problématiques de shuntage des circuits de voie, le freinage, et la rationalisation des essais de validation des matériels roulants. Ce dernier atelier rassemble plusieurs constructeurs et équipementiers, les organismes d'essais, et des opérateurs (SNCF, RATP).

Groupes techniques sur les problématiques de :

- Shuntage
- Freinage
- Rationalisation des essais de validation de matériels roulants



L'année 2015 s'est inscrite dans la mise en œuvre de dossiers de sécurité relatifs à des projets d'infrastructure d'envergure.

L'infrastructure

Avis et autorisations de mise en exploitation commerciale

En 2015, l'EPSF a délivré 20 autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) spécifiques au domaine de l'infrastructure réparties comme suit :

- 19 autorisations de mise en exploitation de postes d'aiguillages informatisés (PAI) ;
- 1 réouverture de ligne au trafic de voyageurs entre Sorgues et Carpentras.

Dans le même temps, le dossier préliminaire de sécurité (DPS) de la ligne nouvelle du contournement de Nîmes et Montpellier a été approuvé par l'EPSF, autorisant l'engagement de l'ensemble des travaux sur le projet de construction de la ligne.

Enfin, en collaboration avec le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), l'EPSF a émis deux avis sur les dossiers relatifs aux projets de transports mixtes :

- du tram-train Massy – Evry (TTME) ;
- du projet de débranchement du tramway T4 vers Clichy Montfermeil (T4CM).

Autres projets

L'année 2015 a vu s'intensifier les échanges sur d'autres projets en cours :

- de SNCF Réseau, notamment en vue de l'autorisation de la phase 2 de la LGV Est Européenne (EE) entre Baudrecourt et Vendenheim et la réouverture de la ligne entre Chartres et Voves ;
- de LISEA pour la ligne nouvelle à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) ;
- d'ERE pour la ligne nouvelle à grande vitesse Bretagne - Pays de la Loire (BPL).

Ces projets en cours de réalisation devraient aboutir à une autorisation de mise en exploitation commerciale en 2016 (LGV EE) et 2017 (LGV BPL, LGV SEA et CNM).

Échanges avec les autres autorités nationales de sécurité ferroviaire

Les projets d'infrastructure transfrontaliers en cours ou à venir ont été particulièrement nombreux en 2015, et ont appelé un travail collaboratif avec les autorités nationales concernées :

- avec la Suisse, l'Office fédéral des transports suisses (OFT) pour les projets de réouverture de la ligne entre Belfort et Delle, l'installation du système de signalisation MZ sur la ligne entre Saint-Gervais et Vallorcine et la ligne nouvelle CEVA entre Anemasse et Genève ;
- avec l'Italie, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), pour le projet de tunnel ferroviaire Lyon – Turin et la modernisation de la ligne entre Coni, Roya et Vintimille ;
- avec le Luxembourg et la Belgique, respectivement l'Administration des chemins de fer (ACF) et le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (SSICF) pour le déploiement du système ETCS niveau 1 sur les sites pilotes du corridor fret à Zouftgen et Longuyon.

Une réflexion visant à faciliter et harmoniser les processus d'autorisation a également été initiée dans le but d'établir des accords de reconnaissance mutuelle entre l'EPSF et les autorités nationales de sécurité concernées.

Enfin, dans le cadre d'un appel à projets de la Commission européenne, l'EPSF a été retenu pour un projet relatif au système de signalisation européen ERTMS. Il s'agit, en collaboration avec les ANS italienne et bulgare que les organismes notifiés français, italiens, bulgares et belges, de répondre au besoin de simplification et d'harmonisation des procédures de mise en service des sous-systèmes sol et bord ERTMS au niveau européen. Ce projet, intitulé HIPOPS (Harmonised & International Procedures for Placing into Operation of Products & Subsystems), a débuté en septembre 2015 pour une durée de deux ans, et a pour objectif d'aboutir à un guide d'instruction harmonisé des projets liés à l'ERTMS.



Une réflexion visant à faciliter et harmoniser les processus d'autorisation a également été initiée dans le but d'établir des accords de reconnaissance mutuelle entre ANS.

L'année 2015 marque la volonté d'un renforcement de la coordination entre l'EPSF et le STRMTG

Échanges avec le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG)

Les projets de systèmes dits « mixtes » qui entrent à la fois dans le périmètre de l'EPSF (réseau ferré national) et dans celui du STRMTG (partie urbaine) nécessitent une articulation des dossiers de sécurité relevant des décrets propres à chaque organisme. Or, les textes relatifs aux autorisations délivrées d'une part par l'EPSF, et d'autre part par le préfet qui s'appuie sur le STRMTG, présentent des approches divergentes qui obligent les demandeurs à monter des dossiers différents pour un même projet.

L'année 2015 marque la volonté d'un renforcement de la coordination entre l'EPSF et le STRMTG avec la mise en place d'un groupe de travail commun en parallèle de la refonte de la réglementation applicable à ces systèmes. L'objectif de ce groupe est de produire à l'attention des demandeurs un guide explicitant une procédure simplifiée à suivre en cours d'élaboration, ainsi que le contenu des dossiers.

Parallèlement, et dans l'esprit des travaux de ce groupe commun, la collaboration entre les services de l'EPSF et ceux du STRMTG s'est poursuivie sur plusieurs projets, en particulier :

- le projet de débranchement du tramway T4 vers Clichy – Montfermeil (T4CM) dont les travaux du tramway doivent commencer en 2016 ;
- le projet de Tangentielle Ouest (TGO) dont le début des travaux est prévu en 2016 pour la phase 1 ;
- le projet de tram-train Massy – Evry (TTME) dont les travaux débiteront en 2016 ;
- le projet de tram-train du Médoc (TTM) dont la mise en service est prévue pour la fin de l'année 2016.

Mise en qualité des dossiers de sécurité et de leur instruction

Le guide à l'usage des demandeurs d'AMEC intitulé « Obtention d'une autorisation de mise en exploitation commerciale d'un projet d'infrastructure sur le RFN » a été complètement remanié. Ce guide, fruit d'un travail de synthèse des contraintes réglementaires et des règles de bonnes pratiques, a pour but de faciliter la compréhension et l'élaboration de dossiers par les entités qui demandent une autorisation de mise en exploitation commerciale pour les projets d'infrastructure ferroviaire. Il devrait encore être mis à jour en 2016 afin de tenir compte des retours du secteur.



Apport d'expertise et participation à des groupes de travail

Dans le cadre de son expertise, l'EPSF participe aux travaux du comité de sécurité du tunnel transfrontalier Lyon – Turin ainsi qu'aux travaux du comité de sécurité de la concession entre Perpignan et Figueras.

L'EPSF apporte également son expertise dans les réflexions nationales portant sur l'amélioration de la sécurité des tunnels ferroviaires et des passages à niveau.

Sécurité des tunnels ferroviaires

L'EPSF collabore régulièrement avec le Centre d'étude des tunnels (CETU) et la Direction générale de la sécurité civile lors de l'instruction des dossiers de demande d'AMEC. Cette collaboration s'est, en particulier, traduite dans le diagnostic de sécurité des tunnels des Bouches du Rhône auquel l'EPSF a activement contribué en 2015.

Sécurité des passages à niveau

L'EPSF participe aux travaux de l'Instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau (PN). C'est à ce titre, que l'EPSF est intervenu lors de la Journée nationale de sécurité aux passages à niveau, présidée par le secrétaire d'État, qui s'est tenue le 3 juin 2015 à Nantes.

En parallèle de cette instance, l'EPSF participe également au comité de pilotage du groupe de travail technique dont l'objectif est d'échanger et de solutionner les

problématiques techniques liées aux PN, ainsi qu'au groupe de travail portant sur la détection des obstacles fixes aux PN.

Enfin, les experts de l'EPSF ont été sollicités par Railenium afin de prendre part au comité de suivi du projet de recherche et développement « KIT PN », qui s'inscrit dans la politique d'amélioration de la sécurité des PN et a pour objectif l'étude, le développement et la validation de nouveaux systèmes de détection de présence aux passages à niveau.

Le matériel roulant

Cette activité a fait l'objet de 36 autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC) en 2015, parmi lesquelles les automoteurs TER Regiolis et Regio 2N, respectivement en UM3/4 et UM2, les automoteurs à grande vitesse Velaro D et Velaro e320, la locomotive électrique Prima II ou encore de nouveaux wagons porte-bobines, trémies ou citernes.

Matériels roulants moteurs

Au total, 29 AMEC de matériels roulants moteurs ont été délivrées en 2015, la plupart pour des matériels nouveaux.



© Alstom



© C. Recoura



© Alstom

En 2015,
ont été délivrées au total:

29 AMEC de matériels
roulants moteurs

7 AMEC de matériels
roulants remorqués

↳ Les automoteurs **Regiolis**, autorisés en unité simple (US) et en unité multiple (UM2) en 2014, ont fait l'objet de nouvelles autorisations délivrées en 2015 pour des circulations en UM3 et UM4. Ils sont destinés à circuler sur les lignes conventionnelles du RFN à la vitesse maximale de 160 km/h. Les AMEC délivrées concernent 12 types, soit six versions correspondant à diverses variantes de longueurs ou de types de tractions déclinées en deux catégories (A ou B) selon la STI « Tunnels ». Ces automoteurs de nouvelle génération, produits par Alstom, sont équipés du bi-standard ERTMS / KVB (contrôle de vitesse par balise). Cet équipement est validé sur ces automoteurs uniquement pour une circulation sur le RFN en KVB mais les prédispose à fonctionner ultérieurement en ERTMS.

↳ Les automoteurs **Regio 2N**, autorisés en US en 2014, ont fait l'objet de nouvelles autorisations délivrées en 2015 pour des circulations en UM2. Ils sont destinés à circuler sur les lignes conventionnelles du RFN à la vitesse maximale de 160 km/h. Les AMEC délivrées concernent quatre versions fonctionnant toutes en alimentation électrique bitension. Ces versions diffèrent selon leur nombre de caisses, de six à huit, alternativement à un et deux niveaux, et selon leur longueur, de 81 m à 110 m. Ces automoteurs, produits par Bombardier, sont équipés du système de contrôle-commande STM Autonome qui est un équipement KVB de nouvelle génération. Ils sont aptes à circuler dans les tunnels de catégorie A selon la STI « Tunnels ».

↳ La locomotive **PRIMA II** a été autorisée en US pour circuler sur les lignes conventionnelles électrifiées du RFN, hors caténaire « midi ». Produite par Alstom, cette locomotive est à alimentation électrique quadri tension (1,5 kV continu, 3 kV continu, 15 kV 16 Hz 2/3 et 25 kV 50 Hz alternatif monophasé) et est équipée, entre autres, de deux bogies à deux essieux avec scrubbers, de deux cabines et du STM-KVB développé autour d'un équipement ERTMS non activé pour une circulation sur le RFN. Cette locomotive, qui développe une puissance de 4,2 kW en 1,5 kV continu et de 6,4 kW en 25 kV 50 Hz, est apte à circuler dans les tunnels de catégorie B selon la STI « Tunnels ».

➔ Les automoteurs de type **CORADIA LINT**, en version 54 m et 81 m, ont été autorisés pour circuler sur la section frontière du RFN entre l'Allemagne et la gare de Wissembourg. Ces automoteurs, produits par Alstom, ont été autorisés en premier lieu en juillet 2014 par l'autorité nationale de sécurité allemande (l'EBA), pour une circulation en Allemagne. Ils sont dotés d'une motorisation Diesel à transmission hydraulique et développent une puissance de 1 170 kW à 1 560 kW. Ils sont équipés, entre autres, du système de sécurité PZB 90, de la radio GSMR et d'un système de freinage UIC à disques.



➔ Le **Velaro D – BR 407** a été autorisé pour une circulation en US, en partie, sur la base de l'accord de reconnaissance mutuelle entre l'autorité nationale de sécurité allemande (l'EBA) et l'EPSF. Le Velaro D – BR 407, produit par Siemens, est un élément automoteur quadri-tension à grande vitesse, composé de huit voitures, pouvant circuler à la vitesse maximale de 320 km/h. Il a fait l'objet au préalable d'une autorisation délivrée par l'EBA pour une circulation en Allemagne.



➔ Le **Velaro Eurostar – e320 / Class 374** a été autorisé à circuler en US sur le RFN. Produit par Siemens, il s'agit d'un élément automoteur tri-tension à grande vitesse d'une longueur de 399 mètres. Il est composé de 16 voitures et peut circuler à la vitesse maximale de 320 km/h. Il est destiné à être exploité en Angleterre, en France et en Belgique puis, dans un second temps, aux Pays-Bas.



Par ailleurs, plusieurs matériels roulants existants ont fait l'objet de modifications substantielles, d'évolutions du domaine d'emploi ou des prescriptions d'exploitation :

- locomotive Diesel électrique **BB75300**, construite par Alstom et Siemens : équipement du système d'interphonie et de sonorisation et modification des prescriptions d'exploitation ;
- automoteur **AGC**, construit par Bombardier : modification des paramètres d'utilisation des patins électromagnétiques pour le freinage ;
- locomotive Diesel hydraulique **G1206** « travaux » construite par Vossloh : installation d'un réseau MVB pour la transmission des données, variantes moteur Caterpillar et moteur MTU ;
- automoteur **TER 2N-ng**, construit par Alstom, exploité par l'entreprise ferroviaire CFL : installation d'un sous-système ETCS niveau 1 à bord et ajout de la fonction veille internationale sur l'équipement KVB déjà présent ;
- **TGV 2N2** : évolution de l'équipement bi-standard ERTMS/TVM en version 7.3.2 ;
- locomotive **G1000 FT**, construite par Vossloh : installation d'un filtre anti particules (F) ;
- automoteur **Z870** construit par Stadler : modification des prescriptions d'exploitation – circulation en US et en UM2 homogène, pour une exploitation en adhérence limitée à des pentes ne dépassant pas 90‰.

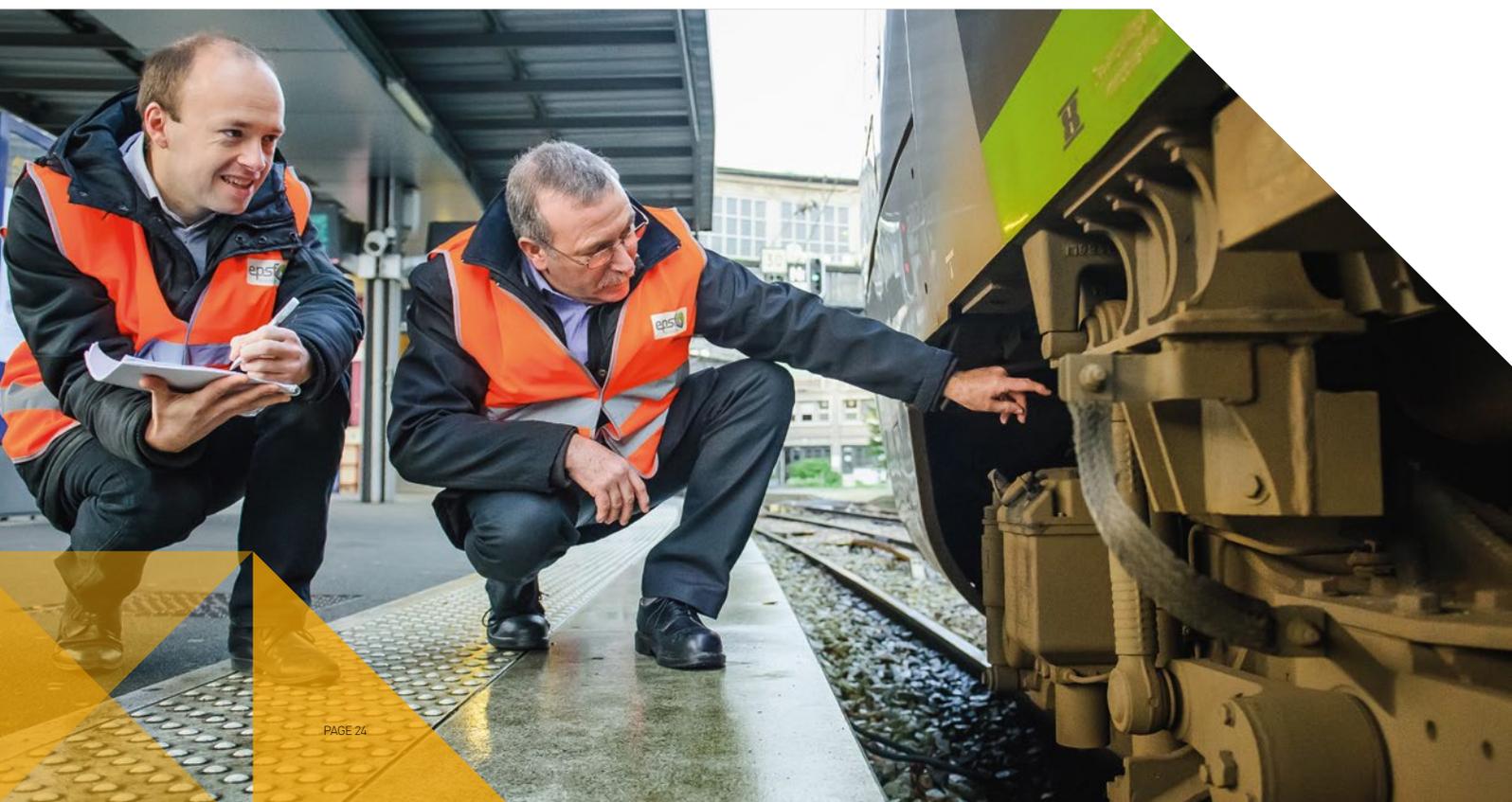
Il faut également noter que, suite à l'instruction d'un dossier technique de sécurité (DTS), l'EPSF a notifié en 2015 un refus concernant la délivrance de l'autorisation sur le RFN de la locomotive électrique TRAXX F140 MS, construite par Bombardier, équipée du nouveau pantographe 1,5 kV CC. Ce nouveau pantographe ne présentait pas les garanties suffisantes vis-à-vis des problématiques de soulèvements de caténaire.

Matériel roulant remorqué

Au total, sept AMEC de matériels roulants remorqués ont été délivrées en 2015 et ce, comme pour le matériel moteur, principalement pour des matériels nouveaux. Ces AMEC concernent des wagons de marchandises, à l'exception de l'une d'entre elles qui concerne des voitures destinées au transport de voyageurs de type WLAbmz, construites par Siemens, prévues pour le trafic international dans les zones à écartement de voie 1 435 mm ainsi que dans la partie européenne de la Fédération Russe, les pays de la CEI et dans les pays baltes (écartement de voie 1 520 mm). Ces voitures, déjà autorisées en 2014 à circuler sur le RFN ont fait l'objet d'une nouvelle AMEC en 2015 suite à une évolution des prescriptions d'exploitation, notamment la vitesse maximale qui est passée de 160 km/h à 200 km/h.

Parmi les six AMEC de wagons de marchandises, il y a :

- les nouveaux wagons trémies destinés au transport de céréales munis de bogies AFR 22 équipés d'un système de freinage intégré ainsi que les wagons citernes destinés au transport de produits pétroliers, construits par la société TWA ;
- les nouveaux wagons à berces destinés au transport de bobines d'acier pour la sidérurgie, construits par Les Ateliers d'Orval ;
- les deux trains ROBEL 5 de 180 et 360 mètres, composés respectivement de 11 ou 19 wagons à bogies. Ces deux trains sont respectivement équipés d'une et de deux grues destinées au chargement et au déchargement des longs rails soudés transportés sur ces wagons. Ils sont destinés à circuler sur les lignes du réseau ferré national conventionnelles et sur les lignes à grande vitesse, uniquement sous condition de transports exceptionnels.



Agrément pour le transport de marchandises dangereuses

En 2015, seul un nouvel agrément de type RID pour les wagons citernes destinés au transport de produits pétroliers a été délivré par l'EPSF, le marché des nouveaux wagons citernes destinés au transport de marchandises dangereuses, en France, s'étant principalement inscrit en 2015, comme pour l'année précédente, dans la construction de wagons conformes à des types autorisés existants.

Avis concernant les démonstrations de sécurité de matériels roulants

En 2015, l'EPSF a également été saisi pour rendre un avis sur cinq dossiers de matériels roulants, dont trois dossiers pour le compte de la CIG du Tunnel sous La Manche, dans le cadre de la convention qu'elle a passée avec l'EPSF, concernant la circulation dans le tunnel de deux types de wagons porte-conteneurs et du Velaro e320.

Coopération de l'EPSF avec les autres ANS

En 2015, l'EPSF a été amené à travailler encore d'avantage en collaboration avec d'autres ANS, notamment dans le cadre :

- de l'utilisation des protocoles d'accord de reconnaissance mutuelle pour plusieurs projets de matériels roulants déjà autorisés dans d'autres États membres de l'Union européenne (la locomotive PRIMA II, l'automoteur Z870 ou encore l'automoteur à grande vitesse Velaro D) ;
- du processus d'instruction de la demande d'autorisation du matériel à grande vitesse Velaro e320. En effet, pour ce dossier, Siemens a fait le choix (avec son client Eurostar) de faire appel à l'ANS française pour l'instruction de la première autorisation. Cela a eu pour conséquence une forte mobilisation des équipes pour organiser la coordination avec : l'ORR pour l'Angleterre, le SSICF pour la Belgique, ainsi que la CIG du Tunnel sous la Manche pour les premières autorisations délivrées par chaque autorité successivement, dans un temps limité. L'autorité nationale de sécurité hollandaise, l'ILT, dont l'autorisation arrivera dans un second temps, en 2017, était également partie prenante des échanges.

Participation à des travaux techniques avec les industriels

Les instructeurs ont été impliqués, en 2015, au sein d'un atelier « frein » piloté par Railenium concernant l'optimisation des essais de validation des matériels roulants. Cet atelier rassemble plusieurs constructeurs et équipementiers, les organismes d'essais, et des opérateurs (SNCF, RATP). Débuté en 2014, l'atelier va continuer en 2016 et devrait s'étendre à d'autres sujets relatifs aux freins de matériels roulants.

Autorisations de circulations exceptionnelles

En 2015, 40 autorisations de circulations exceptionnelles ont été délivrées pour la réalisation d'essais sur le RFN, réparties environ à parts égales pour des nouveaux matériels roulants et pour des modifications de matériels existants.

Ce nombre est presque deux fois inférieur à celui de 2014, année durant laquelle beaucoup d'essais de mise au point de matériels roulants nouveaux, tels que le Regiolis, le Regio 2N et le Velaro, avaient été nécessaires.

Au cours de l'année, l'EPSF a également finalisé le travail d'élaboration d'une grille d'analyse « harmonisée » pour les demandes d'essais en ligne, en collaboration avec SNCF Réseau et les organismes d'essais (notamment l'Agence d'essais ferroviaire).

Ce nouveau référentiel a été validé et mis en application en mars 2015, et sera intégré en 2016 au processus de demande de circulation exceptionnelle pour la réalisation d'essais en ligne établi par SNCF Réseau.

Projets d'infrastructure et de matériels roulants à un stade avancé de développement

La publication en décembre 2014 d'un nombre important de nouvelles STI applicables en 2015 et l'élargissement de leur champ d'application, étaient susceptibles d'engendrer des difficultés techniques et économiques pour les contrats en cours d'exécution ou les projets à un stade avancé de développement, pour lesquels la mise en conformité avec les référentiels les plus récents remettrait en cause les travaux déjà largement initiés.

À la demande du ministère chargé des transports, l'EPSF s'est rapproché en 2015 des acteurs du secteur ferroviaire concernés par ces nouvelles STI, dont les gestionnaires d'infrastructure et les constructeurs de matériels roulants, afin d'établir l'inventaire des contrats en cours d'exécution et des projets à un stade avancé de développement. Au total, une liste de 70 projets de matériels roulants et 121 projets d'infrastructure (répartis en 86 projets d'infrastructure linéaire et 35 projets de modification ou de création de gares) a été notifiée aux services de la Commission européenne par les services du ministère.

Les acteurs



**35 entreprises
ferroviaires
étaient
autorisées
en 2015 par
l'EPSF.**

Le nombre d'exploitants ferroviaires s'est encore accru en 2015, avec six nouvelles entreprises ferroviaires ayant obtenu un certificat de sécurité durant l'année. 35 entreprises étaient autorisées en 2015 par l'EPSF à exercer des activités sur le réseau ferré national (pour 21 d'entre elles, le certificat français couvre les parties A et B).

Ce nombre devrait continuer à croître, plusieurs entreprises ayant d'ores et déjà déclaré leur intention d'obtenir un certificat de sécurité en 2016.

Par ailleurs, les gestionnaires d'infrastructure des trois nouvelles lignes (LGV Sud Europe Atlantique, LGV Bretagne - Pays de la Loire et le contournement de Nîmes et Montpellier) faisant l'objet d'un ou d'une délégation de service public (DSP) ont transmis des éléments de pré-instruction d'un futur agrément de sécurité.

Suite à la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, l'EPSF a délivré le 1^{er} juillet 2015 un agrément de sécurité au gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau (ex-RFF) et un certificat de sécurité à l'entreprise ferroviaire SNCF Mobilités (ex-SNCF). L'instruction de ces deux dossiers a mobilisé fortement les équipes de l'EPSF, compte-tenu des changements importants dans l'organisation de la sécurité pour les deux métiers concernés.

Nouveaux certificats de sécurité

🕒 **Ferrotract – Parties A et B**

Le 2 juillet 2015, l'EPSF a délivré à Ferrotract un certificat de sécurité pour l'exploitation sur l'ensemble du réseau ferré national (hors LGV) de services de transport ferroviaire de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses, de moins de 500 millions de tonnes.km par an.

🕒 **Compagnie de Traction et Services Ferroviaires (CTSF) – Parties A et B**

Le 20 juillet 2015, l'EPSF a délivré un certificat de sécurité à CTSF pour l'exploitation sur l'ensemble du réseau ferré national (hors LGV) de services de transport ferroviaire de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses, de moins de 500 millions de tonnes.km par an.

🕒 **CFL (Société nationale des chemins de fer luxembourgeois) – Partie B « section frontière »**

Le 30 septembre 2015, l'EPSF a délivré un certificat de sécurité à CFL pour l'exploitation de services de transport de passagers, à l'exclusion des services à grande vitesse, d'au moins 200 millions de passagers-km par an sur la partie située en territoire français de la liaison ferroviaire entre Dudelange-Usines (Luxembourg) et Volmerange-les-Mines (Moselle). À noter que CFL a également obtenu un agrément de sécurité sur cette section de ligne (cf. ci-contre).

🕒 **Renfe Mercancias – Partie B « section frontière »**

Renfe Mercancias est une société anonyme de droit espagnol créée à la suite de la réorganisation de l'entreprise Renfe Operadora, qui a conduit à la création d'une société dédiée au trafic fret (Renfe Mercancias) et d'une société dédiée au trafic voyageurs (Renfe Viajeros). Renfe Mercancias est titulaire d'un certificat partie A et B en Espagne lui permettant d'opérer des services de transport de marchandises.

Le 4 décembre 2015, l'EPSF a délivré un certificat de sécurité à Renfe Mercancias pour l'exploitation de services de transport ferroviaire de fret, y compris le transport de marchandises dangereuses, sur la section de ligne située entre la frontière espagnole et la gare du Soler (voies de raccordement et installations de la gare) via la section internationale de la ligne Perpignan - Figueras.

🕒 **Sages Rail – Parties A et B**

Le 8 décembre 2015, l'EPSF a délivré à la société Sages Rail un certificat de sécurité pour l'exploitation sur l'ensemble du réseau ferré national (hors LGV) de services de transport ferroviaire de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses, et de moins de 500 millions de tonnes.km par an.

🕒 **Pichenot – Parties A et B**

Le 11 décembre 2015, l'EPSF a délivré à la société Pichenot, filiale du groupe EIFFAGE, un certificat de sécurité pour l'exploitation sur l'ensemble du réseau ferré national (hors LGV) de services de transport ferroviaire de fret, à l'exclusion du transport de marchandises dangereuses, de moins de 500 millions de tonnes.km par an.

Retrait de certificats de sécurité

🕒 **Crossrail Benelux – NV Partie B**

Le 20 mai 2015, l'EPSF a retiré le certificat de sécurité délivré à Crossrail Benelux NV le 25 novembre 2010 à la demande de cette société.

🕒 **TX LOGISTIK – Partie B**

Le 2 octobre 2015, l'EPSF a retiré le certificat de sécurité délivré à TX LOGISTIK le 18 octobre 2011 à la demande de cette société.

Nouvel agrément de sécurité

🕒 **CFL – Agrément de sécurité « section frontière »**

Le 23 octobre 2015, l'EPSF a approuvé le règlement de sécurité de l'exploitation de CFL pour la ligne Dudelange - Usines / Volmerange-les-Mines, comprenant moins de 1 000 m de voie unique délimitée du point frontière, entre le Luxembourg et la France, jusqu'à l'extrémité de la ligne en gare de Volmerange-les-Mines. Au sens de la réglementation, cette portion de ligne constitue un réseau ferroviaire présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national.

Nouveaux agréments de centres de formation

🕒 Plateforme

Le 9 mars 2015, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société Plateforme afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent de sécurité du personnel et annonceur/sentinelle.

🕒 Fer expert

Le 10 juin 2015, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société Fer Expert, afin de lui permettre de dispenser des formations à la conduite et aux fonctions de sécurité suivantes : agent de sécurité du personnel, annonceur/sentinelle, agent formation, chef de la manœuvre, reconnaissseur, agent d'accompagnement, agent de desserte, mainteneur de l'infrastructure, réalisateur, garde de passage à niveau.

🕒 Sferis

Le 26 juin 2015, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société Sferis, afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent de sécurité du personnel, annonceur/sentinelle, mainteneur de l'infrastructure (sécurité électrique et sécurité mécanique), garde de passage à niveau, réalisateur.

🕒 FS Institute

Le 15 septembre 2015, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société FS Institute, afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent de sécurité du personnel et annonceur/sentinelle.

🕒 SNCF Réseau Maintenance et Travaux

Le 18 décembre 2015, l'EPSF a agréé le centre de formation de SNCF Réseau Maintenance et Travaux, nouveau centre regroupant les trois anciens CPFI et le CNFI qui ont disparu à l'occasion de cette unification. Ce centre est ainsi autorisé à dispenser des formations à la conduite et aux fonctions de sécurité suivante : annonceur/sentinelle, agent de sécurité du personnel, garde de passage à niveau, mainteneur de l'infrastructure, réalisateur, régulateur sous-stations, agent d'accompagnement, chef de la manœuvre, chef de service, agent de desserte, agent formation, reconnaissseur.

🕒 Calad Ferroviaire Services

Le 23 décembre 2015, l'EPSF a agréé le centre de formation de la société Calad Ferroviaire Services, afin de lui permettre de dispenser des formations aux fonctions de sécurité suivantes : agent sécurité du personnel et annonceur/sentinelle.

Extensions ou modifications des autorisations

Deux certificats de sécurité ont été modifiés et 19 renouvellements d'autorisations ont également été instruits, en baisse par rapport à 2014.

Les licences de conducteurs de trains

1 865 licences ont été délivrées par l'EPSF en 2015, soit 40 % de plus qu'en 2014. L'entreprise SNCF Mobilités représente à elle seule 75 % du volume global, devant les entreprises ECR et Europorte.

106 dossiers ont été déposés par des conducteurs à titre individuel. Les suspensions pour défaut de validité du certificat d'aptitude physique sont toujours à la hausse, 316 licences ayant été suspendues en 2015 pour ce motif contre 164 en 2014.

L'EPSF va mener des actions destinées à enrayer cette augmentation principalement liée à des causes administratives en demandant notamment aux gestionnaires de licences des exploitants ferroviaires d'anticiper la fin de validité de ces certificats d'aptitude.

Par ailleurs, des développements ont été apportés en 2015 au système de gestion des licences, notamment la mise en place d'une automatisation des courriers et, pour les entreprises, un accès à un serveur permettant de connaître l'état d'une licence (en cours, suspendue, etc.) ainsi que la date de fin de validité du certificat d'aptitude physique.

Cet accès permet également au demandeur, depuis 2015, de suivre le traitement de son dossier.

Les installations de sécurité désignées comme « simples »

En vertu 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 2015, 55 consignes locales d'exploitation (CLE) désignant comme « simples » des installations de sécurité. Après examen, l'établissement a donné son accord pour toutes les installations proposées en 2015.

Pour les 55 CLE soumises à l'examen de l'EPSF, 12 observations impératives ont été émises ainsi que 96 observations impliquant des corrections à effectuer, au titre de l'article 10 du décret 2006-1279 modifié.



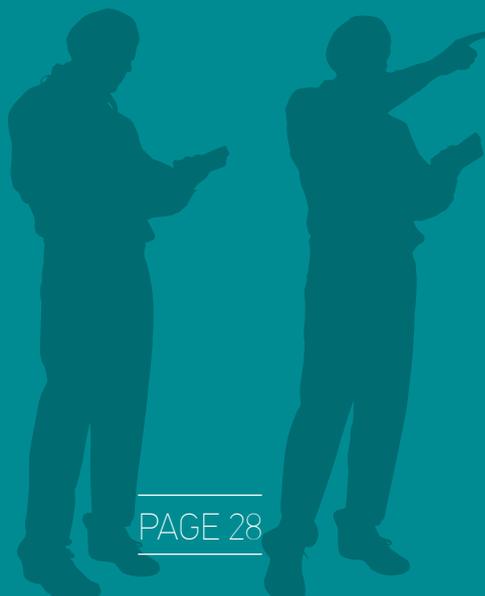
1 865 licences ont été délivrées par l'EPSF en 2015, soit 40 % de plus qu'en 2014.



LES ACTIVITÉS 2015

Les registres du matériel roulant

La mise à jour des registres liés au matériel roulant s'est poursuivie en 2015, avec l'introduction des nouveaux types de véhicules autorisés dans le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA), ainsi que l'enregistrement de nouveaux véhicules et la mise à jour des données relatives aux véhicules enregistrés dans le Registre national des véhicules (RNV), qui compte environ 192 000 enregistrements.





L'enregistrement du matériel roulant est géré à travers plusieurs registres européens et nationaux.

Le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)

Ce registre est centralisé par l'Agence ferroviaire européenne et est alimenté par chaque État membre. Il a pour but de renseigner les principales caractéristiques techniques inhérentes à chaque nouveau type de véhicule autorisé.

Chaque autorisation de type délivrée par un État membre est donc enregistrée dans ce registre qui comprend, outre les caractéristiques techniques, les données suivantes : le nom du matériel, le type de matériel, la conformité aux STI, les restrictions et la référence de l'autorisation.

Une fois les données enregistrées, le type est soumis à validation à l'Agence ferroviaire européenne et est ensuite publié sur son site. Tous les types validés par l'Agence ferroviaire européenne sont visibles au public sur son site Internet.

Le Registre national des véhicules (RNV)

Chaque État membre dispose d'un Registre national des véhicules, dans lequel sont enregistrées plusieurs données relatives à chaque véhicule : numéro d'immatriculation, date de mise en service, date d'autorisation du véhicule, référence du type auquel le véhicule est conforme, numéro identification européen, détenteur, propriétaire, entité en charge de la maintenance, etc.).

Les mises à jour du registre en France sont réalisées par l'EPSF suivant les demandes faites par les détenteurs et/ou propriétaires et/ou mandataires.

Le Registre virtuel des véhicules (RVV)

Ce registre reprend les données du RNV transférées par chaque autorité nationale de sécurité et demandées par la réglementation. Il permet aux entités d'accéder aux informations relatives aux enregistrements et autorisations des véhicules ferroviaires de l'Union européenne.

Ce registre, qui regroupe l'ensemble des RNV, a notamment pour but d'identifier les détenteurs et propriétaires des véhicules qui circulent sur les différents réseaux européens, et ainsi de permettre aux autorités nationales de sécurité d'exercer leur pouvoir de contrôle.



**L'enregistrement
du matériel roulant
est géré à travers
plusieurs registres
européens et
nationaux.**



Le Registre européen des types de véhicules autorisés

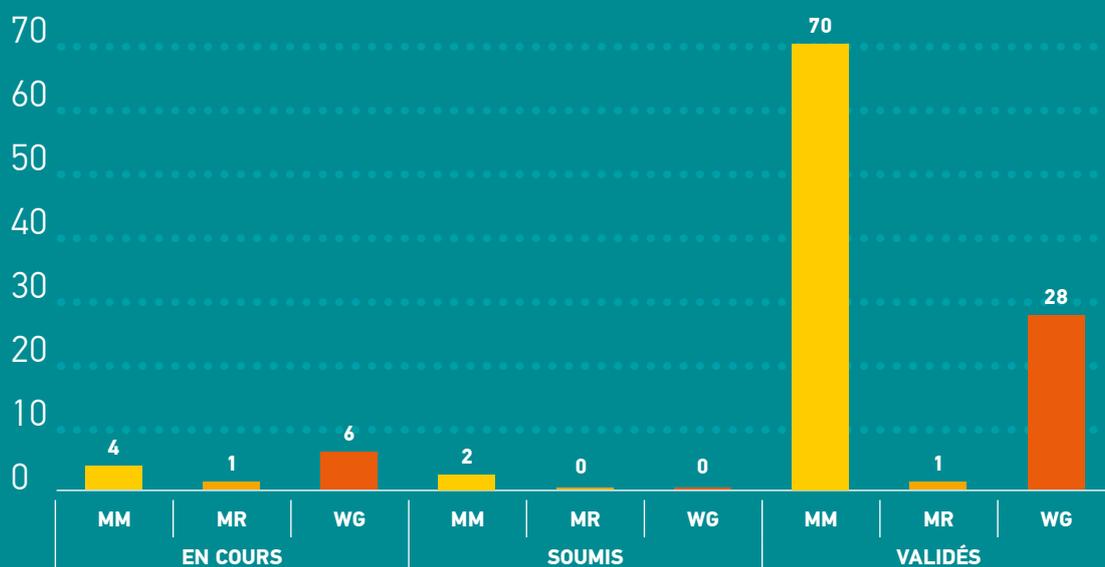
Tous les types autorisés depuis le 19 juillet 2010 doivent être enregistrés dans ce registre.

Tous les types autorisés depuis le 19 juillet 2010 doivent être enregistrés dans ce registre, conformément à la décision (UE) 2011/665. La base informatique de l'Agence ferroviaire européenne mise en place depuis le 1^{er} janvier 2013 est mise à jour au fur et à mesure des activités délivrées par l'EPSF pour le réseau français.

99 types de véhicules sont publiés sur le site de l'Agence ferroviaire européenne, deux sont en cours de validation par l'Agence et 11 en cours d'informations par le demandeur de l'autorisation.

Le type dans le RETVA est initié lors de l'instruction de la demande d'autorisation et les données sont enregistrées avant la délivrance de l'AMEC. Le type est ensuite soumis à l'Agence qui le publie sur son site Internet. Si le type est autorisé dans un autre État membre, ce dernier est en mesure d'attacher son autorisation au type créé lors de la 1^{re} autorisation.

SITUATION À FIN DÉCEMBRE 2015 DES TYPES DE VÉHICULES AUTORISÉS PAR L'EPSF DEPUIS LE 19/07/2010



- Matériel Moteur (MM)
- Matériel Remorqué (MR)
- Wagon (WG)

Le Registre national des véhicules

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'Agence ferroviaire européenne, consulter le RNV afin d'accéder aux données les concernant.

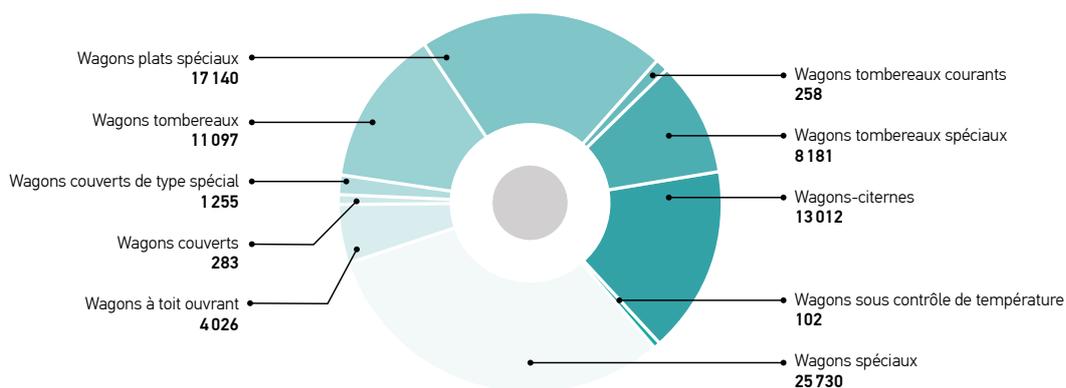
Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2015, 109 743 véhicules immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RFN, dont la répartition est la suivante :

81 084 wagons dédiés au transport de marchandises

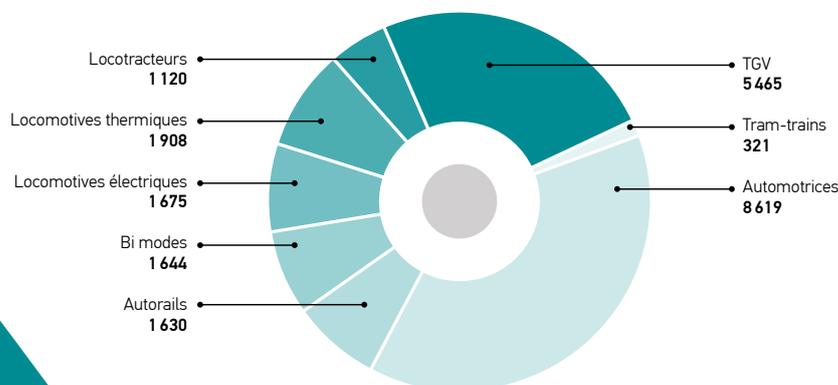
22 382 matériels moteurs

6 277 voitures à voyageurs

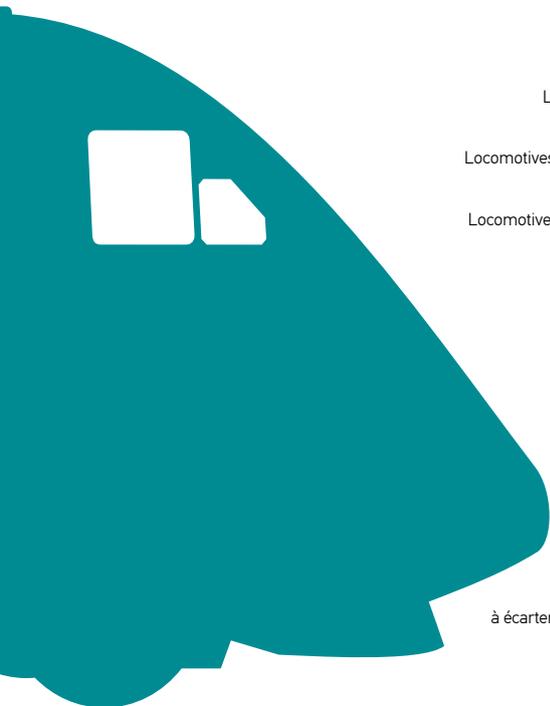
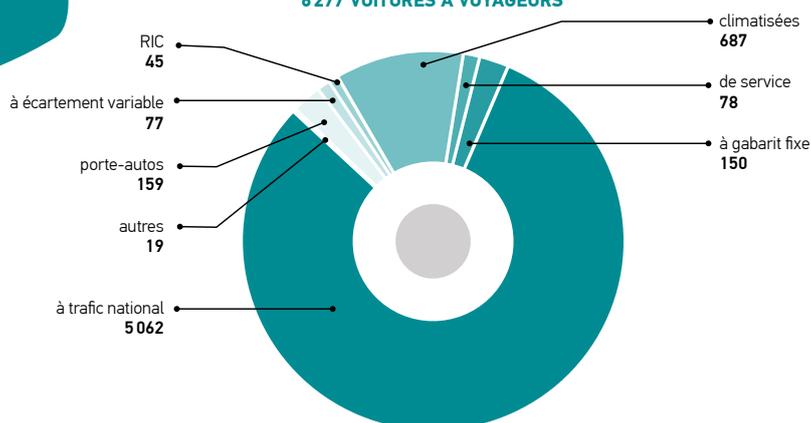
81 084 WAGONS DÉDIÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES



22 382 MATÉRIELS MOTEURS



6 277 VOITURES À VOYAGEURS



Développement d'une nouvelle application RNV2.0

Le développement de l'application RNV2.0 s'est poursuivi en 2015, avec l'intégration des derniers points identifiés dans le cahier des charges initial, la prise en compte des améliorations pour faciliter l'utilisation de l'interface web par les demandeurs (possibilité d'importer une liste de véhicules pour un traitement en masse, page d'accueil avec l'état du parc de l'entité connectée, etc.) et enfin la réalisation de tests permettant de s'assurer du bon fonctionnement de l'application avant son déploiement.

L'harmonisation des registres liés aux véhicules

Les travaux relatifs aux registres européens se sont poursuivis en 2015 par le biais de groupes de travail pilotés par l'Agence ferroviaire européenne. Ces travaux, auxquels participent activement l'EPSF visent à améliorer l'enregistrement et l'accès aux informations, par la création de liens entre les registres RETVA et RNV, et les autres bases de données que sont :

➔ **MDV** : le marquage du détenteur de véhicule qui reprend les codes de chaque détenteur. Ce code est peint sur les véhicules ;

➔ **ERADIS** : la « European Railway Agency Database of Interoperability and Safety », base de données dans laquelle sont recensées, entre autres, les informations concernant la validité de la certification des ECM et les déclarations CE.

En 2016, il est prévu la prise en compte des différentes actions discutées lors des réunions de l'année 2015 et d'utiliser les réunions du groupe de travail sur la rationalisation des registres pour initier des évolutions dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire.

Ces principales modifications viseront notamment à :

- définir les spécifications et mettre en place le futur Registre européen unique des véhicules ;
- ajouter des fonctionnalités au RNV afin de faciliter les échanges entre demandeurs et ANS ;
- définir et renforcer la convention sur les formats des données entre les ANS ;
- faire évoluer la décision européenne relative au RNV pour permettre le transfert de véhicules entre registres ;
- revoir les codes de restrictions relatifs au mode d'exploitation des véhicules ;
- laisser la possibilité au demandeur de choisir l'État membre dans lequel il souhaite effectuer le premier enregistrement de ses véhicules lorsqu'ils ont un domaine d'emploi dans plusieurs États membres ;
- obliger l'entreprise ferroviaire à vérifier, avant l'utilisation du véhicule, que celui-ci est bien enregistré.

Le futur Registre européen des véhicules devrait être opérationnel en juin 2021.



165 222*
mouvements
ont été effectués
en 2015 dans
la base de
données du RNV



**Cette augmentation, par rapport à l'année 2014, est principalement due à la création des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités qui a nécessité la mise à jour des données relatives aux véhicules pour lesquels la SNCF était enregistrée comme détenteur, propriétaire et/ou ECM.*



LES ACTIVITÉS 2015

Le suivi du niveau de sécurité

Le suivi des événements impactant la sécurité des circulations ferroviaires et l'animation du retour d'expérience sont assurés, au sein de la direction des Contrôles qui recueille, classe et analyse les informations remontées à l'EPSF par les exploitants ferroviaires. Après consolidation et intégration des données de trafic, ces chiffres contribuent à l'élaboration des indicateurs de sécurité trimestriels et annuels et à la mise en lumière de tendances prises en compte pour orienter les contrôles de l'EPSF et plus généralement pour animer le retour d'expérience. Du point de vue de l'accidentologie, l'année 2015 aura été marquée par le déraillement d'une rame d'essai TGV à Eckwersheim le 14 novembre 2015 dont le bilan est de 11 morts et de 21 blessés graves. En 2015, un projet d'envergure a été lancé pour améliorer le système de suivi des événements de sécurité afin de renforcer et développer les analyses de risque.

La collecte des événements de sécurité

En 2015, le suivi de la sécurité a concerné la classification, l'analyse et le suivi de près de 5 000 événements survenus sur le réseau ferré national et transmis par le gestionnaire des circulations ferroviaires. L'analyse des évolutions de la répartition des événements de sécurité contribue à orienter le travail spécifique sur des thématiques comme cela a été le cas en 2015, sur la base des évolutions constatées en 2014, pour les franchissements des signaux d'arrêt fermés.

Groupe de travail: franchissement des signaux d'arrêt fermés

Un groupe de travail FSA (Franchissement des Signaux d'arrêt) a été constitué en 2015, animé par l'EPSF, constitué de professionnels de la conduite des trains parmi les exploitants ferroviaires volontaires. La mise en place de ce groupe de travail a été motivée par :

- une augmentation importante en 2014 du nombre de franchissements intempestifs par les conducteurs de signaux les plus critiques en matière de sécurité des circulations ferroviaires;
- de méthodes d'analyse et d'identification des causes non homogènes entre les exploitants ferroviaires

rendant difficile l'assemblage et la définition d'orientations nationales ;

- un partage direct entre exploitants très peu développé.

Des avancées significatives ont été réalisées par ce groupe de travail, grâce à la motivation des participants, animés d'une réelle volonté de partager et de s'enrichir mutuellement. Le travail réalisé en 2015 a ainsi permis :

- un partage des expériences entre exploitants de bonnes pratiques et une identification de pistes potentielles d'amélioration ;
- l'élaboration d'un outil commun d'analyse servant de base méthodologique et d'une structure d'analyse intégrant les aspects organisationnels, techniques et humains ;
- la mise en place du recensement des données relatives à l'ensemble des FSA permettant la localisation géographique des franchissements sur le RFN et l'enrichissement par l'analyse selon la structure élaborée.

Ce travail est à poursuivre en 2016.

La démarche expérimentée pour le traitement des franchissements de signaux paraît intéressante à développer entre tous les exploitants pour le traitement de tout événement de sécurité méritant une analyse approfondie et des enseignements à partager.



En 2015, le suivi de la sécurité a concerné la classification, l'analyse et le suivi de près de 5 000 événements survenus sur le réseau ferré national.



Le suivi des accidents et incidents graves



L'EPSF a poursuivi en 2015 le suivi des actions mises en œuvre par SNCF Réseau suite au déraillement de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013.

Les accidents antérieurs à 2015

L'EPSF a poursuivi en 2015 le suivi des actions mises en œuvre par SNCF Réseau suite au déraillement de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet 2013. Ce suivi a concerné les actions décidées par la SNCF en réponse aux trois recommandations formulées par le BEA-TT dans son rapport d'étape publié le 10 janvier 2014. La recommandation R2 relative aux règles de maintenance applicables pour le traitement des anomalies affectant la boulonnerie des appareils de voie a été clôturée en 2015. Le déploiement des actions et le suivi de celui-ci se poursuit pour les deux autres recommandations. Par ailleurs, ce suivi a intégré les trois nouvelles recommandations du rapport final publié le 18 septembre 2015 relatives à l'organisation de la maintenance.

Par ailleurs, le suivi effectué sur les accidents antérieurs à 2015 a également concerné l'accident de Denguin survenu le 17 juillet 2014. Le suivi périodique d'avancement des actions décidées par SNCF Réseau a concerné le contrôle des centres de signalisation et, en particulier, les actions relatives à la conception de ces centres et à leur maintenance.

Les accidents survenus en 2015

Parmi les événements ou problématiques traités par l'EPSF, certains ont fait l'objet d'une attention particulière.

➡ La dérive d'un TER sur 19 km le 20 octobre à Formerie, qui aurait pu avoir des conséquences graves, a conduit l'EPSF à se mobiliser immédiatement sur cet événement et à participer à la première expertise pilotée par SNCF Mobilités sur site dès le lendemain de l'accident pour en comprendre les circonstances. Les échanges ont permis de statuer sur le caractère exceptionnel de l'événement et ont conduit l'EPSF à ne pas demander de mesure conservatoire immédiate. SNCF Mobilités, en accord avec le fabricant de matériel AGC impliqué dans cet accident, a lancé un plan d'actions de modifications de ce matériel qui a été transmis à l'EPSF.

➡ Le déraillement d'une rame d'essai TGV à Eckwersheim le 14 novembre s'est produit hors du champ de compétences de l'EPSF (hors du réseau ferré national). Toutefois, l'analyse des conditions dans lesquelles ce type d'essais, suspendu suite à cet accident dramatique, devrait être menée intéresse tout particulièrement l'EPSF dans le cadre notamment des autorisations d'essais qu'il délivre par ailleurs sur le RFN.

La problématique du déshuntage

La problématique du déshuntage a fait l'objet d'un suivi continu. Depuis le début de l'année 2015, l'EPSF a eu des échanges fréquents avec SNCF Réseau et SNCF Mobilités sur ce sujet « système » dont l'objectif est de s'assurer de l'efficacité des mesures en place pour couvrir les risques correspondants.

À ce titre, le déraillement d'un TER sur l'aiguille d'entrée de la gare de Sainte-Pazanne le 12 octobre a, en particulier, amené SNCF Réseau et SNCF Mobilités à prendre des mesures qui ont été validées par l'EPSF. Parmi les actions ciblées mises en place, citons par exemple :

- le renforcement de la surveillance par enregistreurs de certaines zones identifiées en vue de déclencher les opérations de nettoyage du rail avant qu'un déshuntage puisse se produire ;
- le durcissement des conditions de circulation des matériels X73500 en unité simple ;
- l'étude des possibilités d'améliorer l'aptitude au shuntage de certains matériels roulants ;
- le programme national d'équipement complémentaire des commandes de fermeture des passages à niveau par des pédales dont l'objectif est fixé à l'automne 2016.

Recommandations du BEA-TT

Le renforcement du dispositif de suivi des recommandations, initié en 2014, a été poursuivi en 2015. Ce suivi a concerné les 132 recommandations adressées aux acteurs ferroviaires depuis 2006 par le BEA-TT pour lesquelles il restait, fin 2015, 43 recommandations ouvertes. La mise en place de dates cibles pour chacune des actions mises en œuvre en réponse à ces recommandations contribue à la réalisation d'un suivi plus pertinent.

L'amélioration du système de suivi des événements de sécurité

La nomenclature des événements de sécurité

Lors du premier Comité ministériel de suivi de la sécurité ferroviaire, le 18 février 2015, le secrétaire d'État en charge des transports a confié à l'EPSF la mission de mettre en place, avec les acteurs du secteur, une « nomenclature des événements de sécurité » et d'améliorer leur transmission afin de renforcer et développer l'analyse des risques et le retour d'expérience.

Dès juin 2015, un projet de « nomenclature des événements de sécurité » a été présenté par l'EPSF aux acteurs ferroviaires réunis en particulier au sein de l'UTP et une consultation a été menée durant l'été. En octobre,

Échelle de gravité

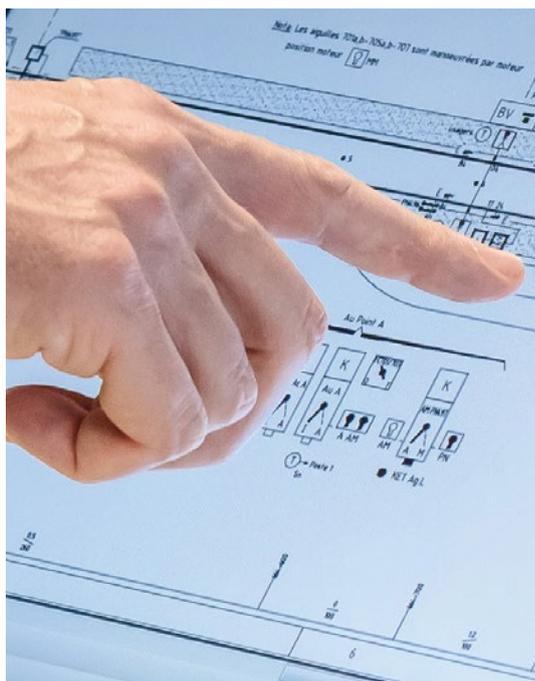
Un groupe de travail « Échelle de gravité » lancé en 2014 a, en outre, poursuivi ses réflexions en 2015 pour aboutir au principe d'une échelle constituée de six niveaux :

- niveau 1 : événement « mineur » de sécurité ;
- niveau 2 : événement qui aurait pu avoir des conséquences matérielles, voire des blessés légers ;
- niveau 3 : événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines individuelles (1 ou 2 blessés graves ou 1 tué) ;
- niveau 4 : événement qui aurait pu avoir des conséquences humaines collectives (nombreux blessés graves et/ou plusieurs tués) ;
- niveau 5 : accident qui a eu des conséquences significatives (accident significatif au sens de la directive 2004/49/CE) ;
- niveau 6 : accident qui a eu des conséquences graves (accident grave au sens de la directive 2004/49/CE).

Pour les niveaux 1 à 4, cette classification demande une analyse de l'événement prenant notamment en compte les dispositifs techniques impliqués et les circonstances. Le groupe de travail a retenu une approche



Dès juin 2015, un projet de « nomenclature des événements de sécurité » a été présenté par l'EPSF.



une première version utilisable de la nomenclature a été mise à disposition des exploitants ferroviaires.

Parallèlement à ce travail de classification des événements, des travaux réglementaires ont porté sur la modification du décret relatif aux missions de l'EPSF afin prévoir la transmission directe à l'EPSF des événements de sécurité, et sur la publication d'un arrêté spécifique à la nomenclature des événements précisant notamment les modalités de transmission. La modification du décret a eu lieu avant la fin de l'année 2015 et l'arrêté spécifique a été publié le 4 janvier 2016.

pragmatique à dire collectif d'experts, et a donné la priorité dans un premier temps à l'identification d'événements de niveau 4, en 2015. Les travaux se poursuivent et les exploitants ferroviaires sont incités à utiliser les résultats obtenus à titre de test.



LES ACTIVITÉS 2015

L'animation du retour d'expérience

L'année 2015 a été marquée par le début d'une extension des actions de retour d'expérience à d'autres acteurs du ferroviaire que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Les trois futurs gestionnaires d'infrastructure des nouvelles lignes à grande vitesse ont, sans attendre leur agrément de sécurité respectif, été conviés à la démarche par leur participation à toutes les réunions de l'année 2015. Par ailleurs, une enquête à destination du secteur a été menée au cours de l'année pour recenser les attentes. L'analyse de ces attentes conduira l'EPSF à mettre en place en 2016 un dispositif permettant d'associer plus largement les acteurs tout en favorisant les possibilités d'approfondir les sujets abordés.



Les séminaires et réunions

Les réunions « REX » trimestrielles

En 2015, le partage d'expérience au sein de ces réunions REX trimestrielles a concerné des événements de sécurité tels que les dérives, les déraillements ou les incendies de matériel roulant ou encore des événements ayant déclenché l'organisation de réunions « REX local ».

Parmi les points saillants développés lors de ces réunions, citons les échanges entre exploitants ferroviaires autour d'un retour d'expérience présenté par un participant portant sur un franchissement de signal fermé. L'analyse de cet événement a mis en évidence l'influence de l'usage du téléphone portable par le conducteur du train impliqué. De manière générale, c'est la thématique de la maîtrise des risques induits par l'usage de nouveaux outils de l'information et de la communication (téléphone portable, tablette, etc.) qui a été abordée. Les exploitants ont convenu de la nécessité de cadrer l'usage de ces nouveaux moyens notamment par une politique spécifique définie au sein de leur système de gestion de la sécurité et ont soulevé les points d'attention suivants :

- l'intérêt d'appliquer cette politique à l'ensemble des opérateurs de sécurité ;
- l'exemplarité de la hiérarchie visant à éviter d'appeler ces opérateurs sur leur téléphone portable alors qu'ils exercent une tâche de sécurité ;
- la formation comme moyen de sensibilisation en utilisant la simulation pour mettre en évidence les effets de l'utilisation de ces outils de l'information.

Les réunions REX semestrielles « Gestionnaire d'infrastructure »

L'entrée en vigueur du décret « Réseaux comparables » d'une part, l'arrivée des trois futurs gestionnaires d'infrastructure (GI) des nouvelles lignes à grande vitesse d'autre part, augmente significativement le nombre de GI dans le périmètre des missions de l'EPSF. Il est apparu utile de mettre en place une instance de partage entre les gestionnaires d'infrastructure présents et futurs (SNCF Réseau, TP Ferro, les trois futurs GI des lignes à grande vitesse et les GI des « réseaux comparables » à savoir les neuf GI portuaires, Eurotunnel et CFL). Les thèmes suivants ont été abordés en 2015 :

- la gestion de la problématique des vents traversiers ;
- les pratiques innovantes en matière de maintenance ;
- la sécurisation des PN ;
- l'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes (DBC).

Ces réunions ont été suivies par le séminaire annuel « REX » qui est venu clôturer ce travail de partage le 21 janvier dans les locaux de l'OCDE à Paris.



Le REX « système » au niveau local

La quatrième année d'existence de la démarche REX « système » au niveau local porte à 18 le nombre d'exploitants ferroviaires différents ayant participé à cette démarche. Onze événements de sécurité impliquant plusieurs exploitants ont donné lieu en 2015 à des réunions de retour d'expérience « système » au niveau local afin d'échanger et de déterminer les plans d'actions pertinents. Les échanges entre exploitants lors de ces réunions ont principalement mis en lumière des problématiques récurrentes de communication entre opérateurs agissant pour le compte d'exploitants différents, mais aussi des évolutions non maîtrisées d'organisations.

La liste des événements ayant fait l'objet d'une démarche de ce type figure dans le tableau ci-dessous. Pour chaque événement, le produit de sortie de ces réunions est constitué d'un relevé de décisions transmis à l'EPSF décrivant les actions que les entités se sont engagées à mener.

DATE DE LA RÉUNION	ÉVÉNEMENT	LIEU DE L'ÉVÉNEMENT	ENTITÉS CONCERNÉES
18/03/2015	Mouvement en sens inverse du sens normal intempêtif effectué voie 2bis par le conducteur du train fret SNCF 439776	VENISSIEUX (69)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
10/03/2015	Franchissement du Cv 318 fermé lors d'une manœuvre par le conducteur du train fret EPF 462000	PETIT-QUEVILLY (76)	EPSF SNCF Réseau
05/05/2015	Franchissement du signal C 16 fermé lors d'une manœuvre par refoulement du train SNCF 165835, sans engagement du point protégé	DREUX (28)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
09/06/2015	Le train Europorte France 48713 emprunte l'aiguille D non cadenassée vers l'ITE SMPE, alors qu'une manœuvre VFLI sort de l'ITE	VITRY-LE-FRANCOIS (51)	VFLI EPF SNCF Réseau
17/06/2015	Mise en mouvement sans ordre sur un itinéraire non formé sur voie principale par le train SNCF vide voyageur WQW114	PARIS-NORD (75)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
09/07/2015	Talonnage d'aiguille sur voie principale par le train SNCF 745725	NOGENT-LE-PERREUX (94)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
17/06/2015	Franchissement du Cv 1 229 fermé et talonnage de l'aiguille 229 sur VS par le train SNCF 746361 (vide voyageur) avec engagement du point protégé	ST-DENIS (93)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
25/06/2015	Franchissement intempêtif du PL C 751 fermé par le train SNCF 74389 avec engagement du point protégé	LA ROCHELLE PALLICE (17)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
07/07/2015	Réception sur voie de service occupée du train de fret de l'EF ECR 46365, bloc accordé à COLAS RAIL	ACHERES (78)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
10/06/2015	Présomption de franchissement intempêtif du repère Nf 5127 avec engagement du point protégé par le TGV 9715	VALENCE (26)	SNCF Mobilités SNCF Réseau
18/11/2015	Mise en mouvement sans ordre de la manœuvre SNCF du train de voyageurs 2596, suivi du talonnage de l'aiguille 406 et du franchissement non autorisé d'un signal d'arrêt fermé	ST-DIÉ (88)	SNCF Mobilités SNCF Réseau

Les bulletins d'information mensuels

En 2015, par la diffusion des bulletins d'information mensuels, l'EPSF a transmis au secteur en vue du partage d'expérience la description commentée de 112 événements de sécurité ayant retenu toute son attention. La répartition par type de ces événements figure ci-dessous. Les événements classés en défaut d'exploitation et de conduite représentent plus de 50 % du total.

TYPE		QUANTITÉ
Défauts d'exploitation	DEX	32
Défauts de conduite	DC	28
Matériels roulants	M	14
Collisions	C	12
Freins	FR	9
Déraillements	DER	6
Installations de sécurité	IS	5
Géométrie de voie	GV	2
Incidents caténaire	IC	2
Divers	D	1
Passages à niveau	PN	1

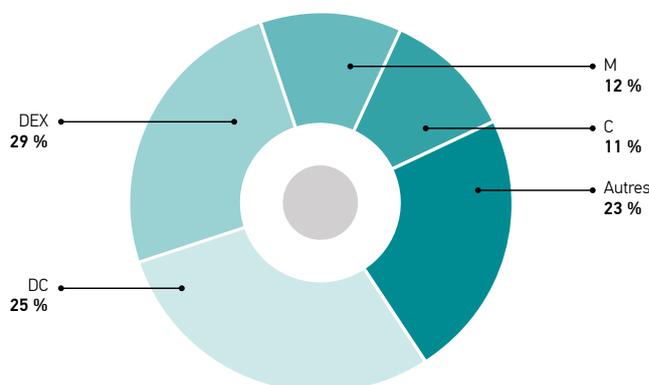
Parmi les événements sécurité dans les catégories « collisions », « défauts d'exploitation » et « défauts de conduite », les sujets traités ont porté notamment sur :

- la rigueur dans l'application des textes métiers (la consigne rose, les conditions requises en cas de délivrance d'un bulletin de franchissement, la consigne locale d'exploitation etc.);
- la rupture des séquences d'opération et l'immixtion dans les fonctions de sécurité comme des sources d'erreur récurrentes;
- l'importance d'une bonne connaissance des installations et de l'expérience de leur manœuvre;
- les changements de dernière minute et les problèmes de communication générant des situations à risque.



En 2015, par la diffusion des bulletins d'information mensuels, l'EPSF a transmis au secteur en vue du partage d'expérience la description commentée de 112 événements de sécurité ayant retenu toute son attention.

ÉVÉNEMENTS BIM 2015 RÉPARTIS SELON LES TYPES DÉFINIS DANS LE TABLEAU CI-CONTRE





La conférence sur la sécurité ferroviaire

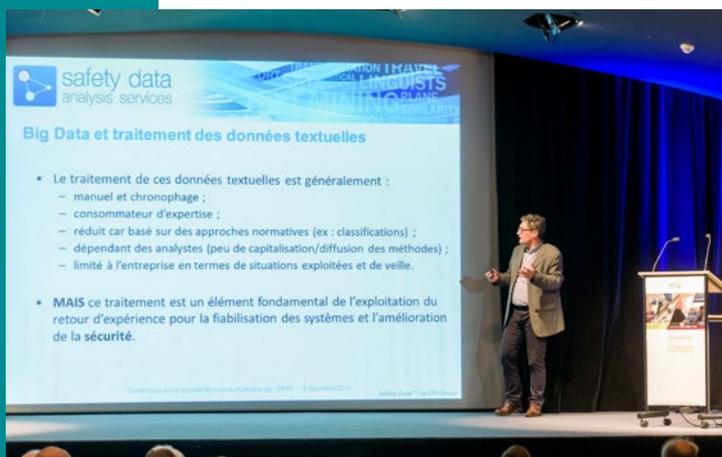
L'EPSF a organisé en 2015 pour la troisième fois une conférence sur la sécurité ferroviaire autour des thèmes des facteurs humains et de la culture juste.

Des spécialistes, des exploitants ferroviaires et des intervenants de différents types de secteurs à risque sont venus partager leur approche et leur expérience. Au total, c'est plus de 230 personnes représentatives du secteur ferroviaire qui sont venues écouter et échanger autour de ces sujets très porteurs au service d'une meilleure sécurité ferroviaire.

➡ De gauche à droite, **Daniel Soulez-Larivière**, avocat au barreau de Paris, et **Christian Morel**, sociologue et auteur des « Décisions absurdes »



↳ **Ludovic Moulin**, responsable de l'unité « Facteurs humains et gouvernance » à l'INERIS (Institut national de l'environnement industriel et des risques)



↳ **Éric Hermann**, président du cabinet de conseil CFH (Conseil Facteurs Humains), spécialiste dans le « Traitement automatique des langues »



↳ Autour des facteurs humains, une première table ronde a rassemblé, de gauche à droite :

Nicolas Ligner, directeur de la Traction - SNCF Mobilités

Luc Duveiller, directeur Sécurité, qualité et environnement - SNCB Logistics

Franck Renault, directeur des Opérations - EUROSTAR

Christian Blatter, responsable du pôle Facteurs organisationnels et humains - SNCF Réseau



↳ Autour de la culture juste, une deuxième table ronde a rassemblé, de gauche à droite :

Jean-Christophe Niel, directeur général - ASN (Autorité de sûreté nucléaire)

Patrick Auvrèle, directeur Sécurité Système - SNCF

Frédéric Castay, inspecteur général de la sécurité - SNCF

Bruno Bouthors, directeur Sécurité et développement durable - EUROTUNNEL



LES ACTIVITÉS 2015

Le contrôle des acteurs

Le contrôle des acteurs titulaires d'une autorisation constitue l'une des missions essentielles de l'EPSF. Cette mission est assurée par la mise en œuvre d'une stratégie de surveillance dont une nouvelle version a été publiée sur le site Internet de l'EPSF en juillet 2015. En application de cette stratégie, déclinée en programmes annuels de contrôles, l'EPSF a réalisé 272 contrôles en 2015, en augmentation de près de 30 % par rapport à 2014. La nouvelle stratégie permet de répondre d'un point de vue quantitatif aux besoins résultant de l'augmentation du nombre d'acteurs autorisés. Elle vise également à prioriser les actions de contrôle en prenant notamment en compte les risques, de façon à utiliser au mieux les ressources de l'établissement. En 2015, au-delà des audits systématiques permettant de s'assurer périodiquement que chaque acteur met en œuvre de manière efficace son système de gestion de la sécurité, les priorités de l'EPSF ont porté sur la maintenance de l'infrastructure avec la finalisation de la campagne d'audits lancée en 2014 et le lancement des premiers contrôles opérationnels dans ce domaine, ainsi que sur les problématiques d'interfaces multi acteurs.

La stratégie de surveillance et les orientations du programme de contrôle

La stratégie de surveillance élaborée et mise en œuvre par l'EPSF telle que prévue à l'article 3 du règlement (UE) 1077/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 a été révisée en 2015. La version révisée, publiée en juillet 2015, intègre quatre principaux changements :

- ➔ Le premier concerne l'accent porté sur le contrôle de la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité de chaque exploitant ferroviaire en veillant à l'efficacité de ce système jusqu'au niveau opérationnel.
- ➔ Le deuxième changement porte sur les suites données aux constats réalisés lors des contrôles. La stratégie décrit les différents niveaux de cotation des écarts, la manière de décider des mesures à prendre pour y remédier et le suivi réalisé par l'EPSF de la mise en œuvre de ces mesures.
- ➔ Le troisième changement est relatif au renforcement de la coordination entre les équipes des directions Autorisations et Contrôles. Cette coordination a donné lieu, dès 2015, à la réalisation de contrôles conjoints entre les personnels des deux directions.
- ➔ Enfin, cette nouvelle version de la stratégie de surveillance décrit les possibilités de recours aux experts d'entreprises sous-traitantes pour concourir à la mise en œuvre du programme de contrôles.

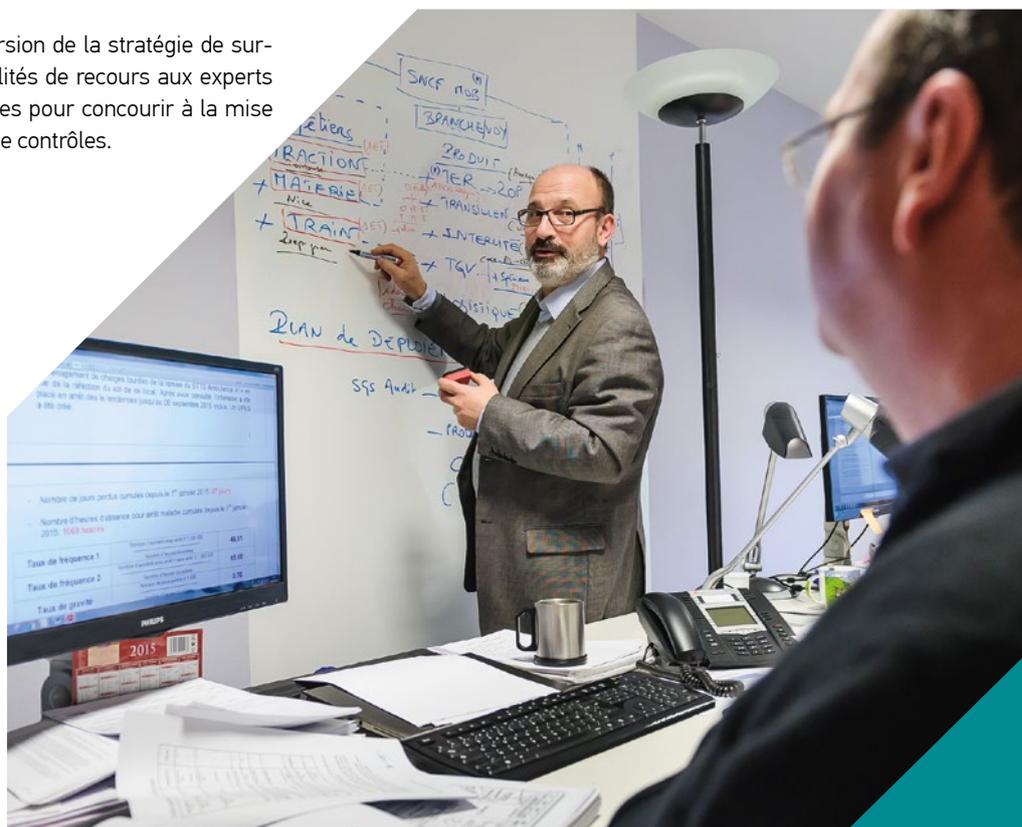
En déclinaison de la nouvelle stratégie, le programme de contrôle 2015 a pris en compte, pour la première fois, des « matrices de performance » conçues et mises en place en 2015. Ces matrices prennent en compte l'ensemble des résultats des contrôles effectués par l'EPSF ainsi que les analyses des événements de sécurité marquants et permettent d'évaluer, exploitant par exploitant, mais également globalement pour le secteur, les niveaux de maîtrise des systèmes de gestion de la sécurité. La restitution à chaque acteur de l'évaluation de sa performance par l'EPSF sera réalisée au cours des rendez-vous annuels de présentation des rapports de sécurité, pour la première fois au printemps 2016.

Le programme de surveillance élaboré et mis en œuvre pour l'année 2015 traite des priorités suivantes :

- la surveillance de l'infrastructure au travers de la finalisation de la campagne d'audits de la maintenance;
- le traitement des problématiques d'interfaces multi-acteurs;
- la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité de chaque acteur;
- le transport de matières dangereuses;
- le suivi de la mise en œuvre des recommandations du BEA-TT;
- le suivi des actions suite aux accidents et incidents;
- le franchissement des signaux d'arrêt.



L'EPSF a réalisé 272 contrôles en 2015, en augmentation de près de 30 % par rapport à 2014.



S'assurer que chaque acteur maîtrise son niveau de sécurité

Bilan des contrôles

L'EPSF a réalisé 272 contrôles au cours de l'année 2015, valeur en augmentation par rapport aux années précédentes et par rapport aux 211 contrôles effectués en 2014. Le graphique ci-dessous présente l'évolution de ce nombre de contrôles depuis 2007.

Cette augmentation traduit la hausse du nombre de contrôles opérationnels ciblés sur la conformité des trains en exploitation. Après un lancement de ce type de contrôle en fin d'année 2013, une augmentation progressive du nombre de contrôles réalisés en 2014, la fréquence de deux journées de contrôles opérationnels par semaine a été respectée en moyenne sur l'année 2015.

Ces contrôles ont porté sur 626 trains et ont donné lieu à la rédaction de 176 rapports pour l'année 2015 contre 87 en 2014.

Le nombre total d'audits et d'inspections réalisés s'élève à 96 répartis en 35 audits systématiques, 30 audits conjoncturels et 31 inspections comme le montre le tableau ci-contre, en diminution en nombre par rapport à 2014, bien qu'ayant mobilisé plus de ressources en raison de la conduite d'audits/inspections plus larges dans leur champ.



NOMBRE D'AUDITS ET D'INSPECTIONS RÉALISÉS PAR L'EPSF EN 2015

	NOMBRE DE CONTRÔLES RÉALISÉS EN 2014	PRÉVISIONNEL DU NOMBRE DE CONTRÔLES 2015	2015				
			NOMBRE TOTAL DE CONTRÔLES RÉALISÉS	EF	GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE	CENTRES DE FORMATION CENTRES DEXAMEN CENTRES DÉVALUATION	AUTRES*
Nombre d'audits systématiques réalisés	47	48	35	12	5	17	1
Nombre d'audits conjoncturels réalisés	34	25	30	15	15	0	0
Nombre d'inspections réalisés	43	40	31	21	6	2	2
Nombre de contrôles opérationnels réalisés	87	130	176	161	15	0	0
Nombre total de contrôles réalisés	211	243	272	209	41	19	3

* Attestations de sécurité, Eurotunnel, OQA, systèmes autorisés, réseaux comparables

Ainsi en est-il de la campagne d'audit des infrastructures commencée en 2014 et conclue à l'été 2015.

Cette campagne a exploré six domaines du système de gestion de la sécurité du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau : le contrôle interne et le retour d'expérience, la gestion des compétences techniques, la connaissance du patrimoine, la planification et l'adéquation moyens / besoins, les référentiels de maintenance et la culture « sécurité ».

Fin 2015, après un travail de préparation visant à définir les thèmes prioritaires et la manière de les aborder, l'EPSF a également initié les premiers contrôles opérationnels de l'infrastructure. Ces contrôles au caractère inopiné consistent, au niveau le plus opérationnel et sur l'ensemble du réseau ferré national, à vérifier la mise en œuvre effective des prescriptions de maintenance d'une part et à contrôler l'état réel d'un échantillon de composants de l'infrastructure d'autre part.

S'agissant de la priorité accordée aux interfaces entre les acteurs, les thèmes retenus ont principalement porté sur les interfaces entre :

- les métiers de la maintenance des infrastructures et

de la gestion des circulations concernant les trains de travaux ;

- les entreprises ferroviaires et la gestion des circulations pour la surveillance des matériels roulants en exploitation et la gestion des situations perturbées ;
- les entreprises ferroviaires et les détenteurs de matériels roulants pour ce qui concerne la communication des informations relatives à l'état du matériel.

Pour traiter ce sujet, l'EPSF s'est également assuré au cours des audits systématiques portant sur les systèmes de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires que la problématique des interfaces était correctement appréhendée par chacun d'entre eux.

Enfin, plusieurs inspections de bouclage ont été menées afin de vérifier la mise en place effective des actions décidées suite à des événements impliquant plusieurs acteurs.

Le suivi de la mise en œuvre des recommandations formulées par le BEA-TT s'est traduit par la réalisation de trois contrôles, portant principalement sur le matériel roulant, auprès de 13 acteurs (entreprises ferroviaires, détenteurs de matériels roulants et entités en charge de la maintenance).

Écarts constatés

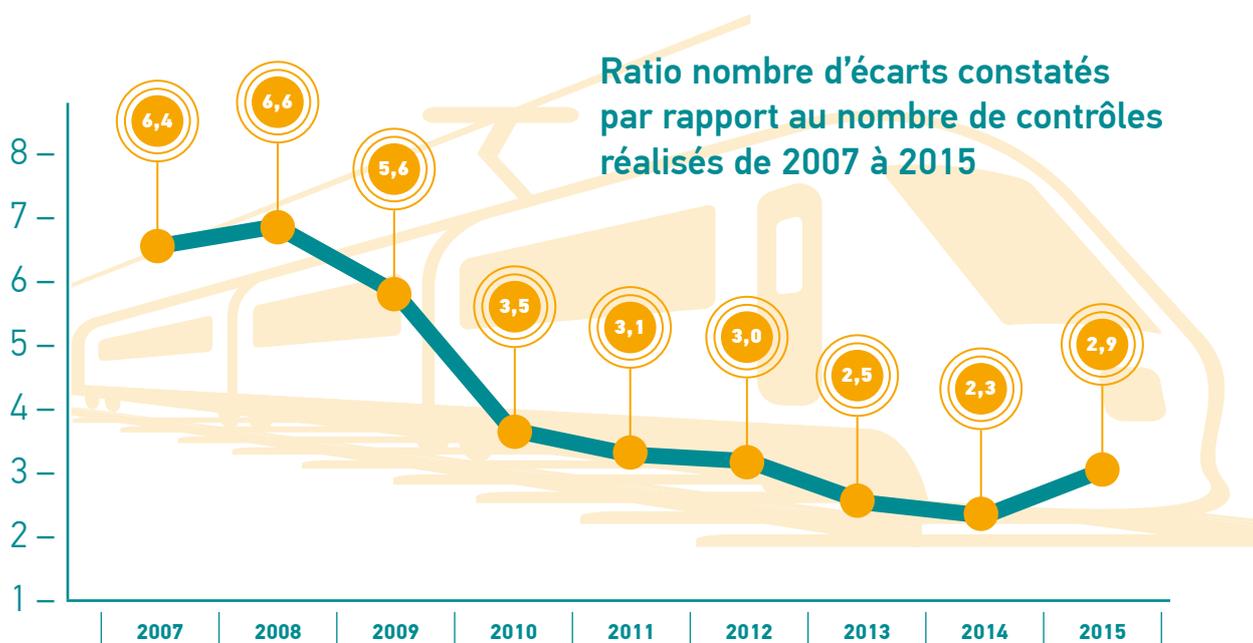
Au cours de l'année 2015, l'EPSF a notifié, à trois entités autorisées, une mise en demeure pour des actions correctives urgentes (dans deux cas, les activités concernées ont été arrêtées).

L'ensemble des contrôles a conduit à la notification de 300 écarts dont 41 écarts majeurs et 259 réserves, en stabilité quantitative par rapport à 2014. Le nombre moyen d'écarts par contrôle est, par contre, en hausse (hors contrôles opérationnels) comme le montre la figure ci-dessous.

Cette hausse résulte en premier lieu des constats réalisés lors des premiers audits systématiques de centres de formation nouvellement autorisés. Dans une moindre mesure, l'augmentation s'explique également par une dégradation des résultats des exploitants ferroviaires dans les domaines du contrôle interne et du retour d'expérience.

Le thème de l'exploitation et de la gestion des trafics a été principalement contrôlé en 2015 au travers des contrôles opérationnels et des contrôles sur l'application des exigences relatives au transport de matières dangereuses. Il a été constaté lors des contrôles de l'EPSF que certaines entreprises doivent fiabiliser leur processus de suivi des trains transportant des matières dangereuses. Pour faciliter ce travail, SNCF Réseau a lancé la mise en place d'un système commun d'information (DINAMIC) qui permettra, dès 2016, aux entreprises ferroviaires d'y déclarer la composition de leurs trains et au GI d'y avoir accès en temps réel.

Concernant la gestion du matériel roulant, l'EPSF a constaté à plusieurs reprises en 2015 l'exploitation d'engins moteurs dont la validité de la maintenance était expirée. Ces constats ont donné lieu à la prise de mesures conservatoires par les entreprises ferroviaires concernées. Les principales causes identifiées de ce type



Outre la maintenance des infrastructures évoquée ci-dessus, les points de faiblesses constatés lors des contrôles portent principalement sur l'exploitation et la gestion des trafics, la gestion du matériel roulant et la gestion des compétences.

Comme cela était déjà le cas en 2014, l'EPSF identifie, dans les processus internes de surveillance des activités, des marges de progression à la fois significatives et nécessaires. Le processus de veille interne est parfois perçu comme une contrainte administrative plus qu'un réel levier pour l'amélioration de la sécurité, ce qui limite, dans ces conditions, l'identification par cette voie d'axes réels de progrès. Ceci illustre l'importance pour chaque exploitant de diffuser de manière adaptée au sein de son organisation l'information sur son système de gestion de la sécurité afin que chacun se l'approprie et y contribue.

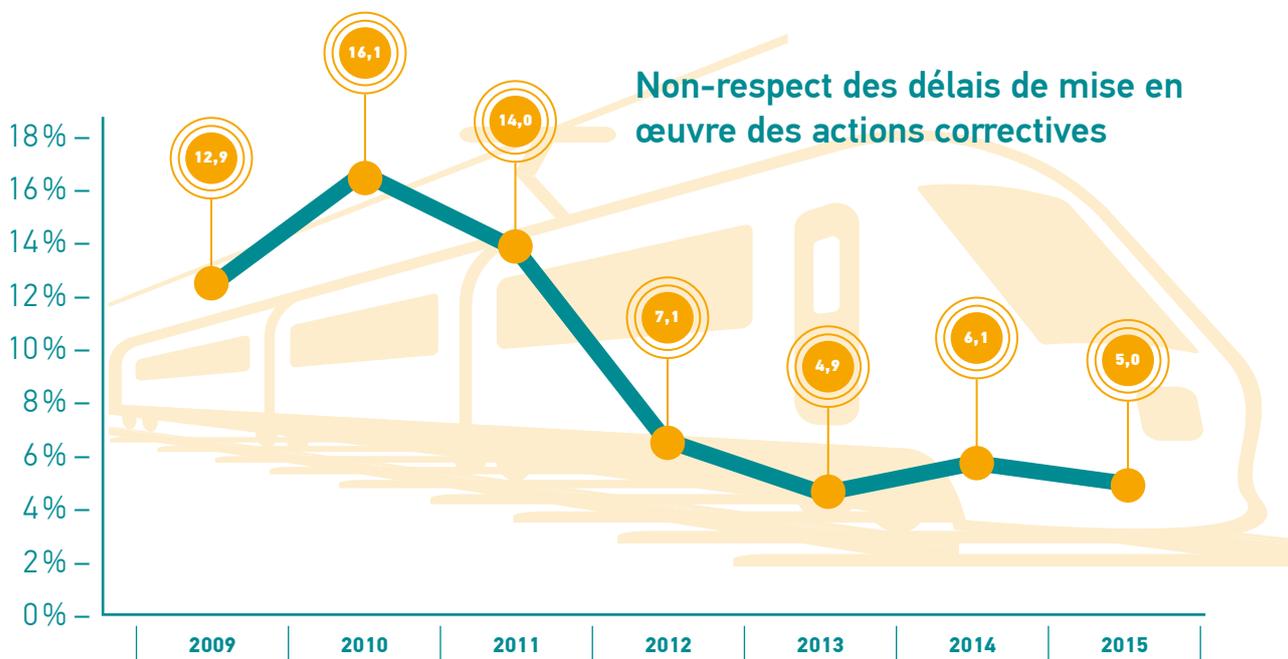
d'écart sont l'appropriation insuffisante par certaines entités en charge de la maintenance (ECM) de leur responsabilité consistant à faire respecter les échéances de maintenance et des manques dans la contractualisation entre ECM et détenteurs de matériels roulants. Dans ce domaine, l'EPSF a aussi relevé des modifications de plans de maintenance et des dérogations délivrées sans mise en œuvre des analyses de risque appropriées.

La gestion des compétences reste un domaine pour lequel des écarts ont été régulièrement constatés en 2015, avec toutefois une tendance à l'amélioration. Une attention particulière reste toutefois indispensable compte tenu de l'entrée en vigueur prochaine de l'arrêté du 7 mai 2015 relatif à l'aptitude des personnels exerçant des tâches essentielles de sécurité et à la période de transition qui s'en suivra.

Écarts soldés

Le suivi de la mise en œuvre des actions correctives suite aux contrôles intègre le respect des délais convenus lors des réunions de clôture de ces contrôles. Les résultats en matière de respect des délais sont satisfaisants puisque, en 2015, plus de 95 % des actions ont

été bouclés conformément aux échéances fixées (voir graphique ci-dessous). Parmi les actions non clôturées dans les délais impartis, certaines sont en retard de plusieurs mois. Un effort des acteurs concernés est nécessaire pour améliorer cette situation.



Une démarche d'amélioration continue

➔ La poursuite du développement de l'outil informatique de programmation des contrôles s'est traduite par la mise en production de la saisie des rapports de contrôle et des fiches « écarts » en fin d'année 2015. La mise en place de la plateforme extranet afin d'améliorer les échanges de documents avec les exploitants ferroviaires a été ralentie compte tenu de la découverte d'un problème potentiel d'obsolescence, en cours d'analyse, d'un module de développement. Cette fonctionnalité extranet devrait aboutir dans le courant du second trimestre 2016.

➔ Le protocole d'accord avec les autorités nationales de sécurité (ANS) belge et luxembourgeoise relatif aux activités de surveillance a été signé début 2015. Ce protocole liste les sujets faisant l'objet de coopération en matière de contrôle des exploitants ferroviaires disposant d'un certificat de sécurité dans plusieurs des États membres visés. Le travail avec ces deux ANS s'est poursuivi au cours de l'année 2015 afin de préciser les termes de cette coopération et ainsi aboutir en 2016 à la signature d'un accord. Sans attendre les résultats de

ce travail, plusieurs initiatives ont été menées afin, par exemple, d'optimiser les programmes de surveillance et les plannings de contrôle. Les premiers contrôles en commun permettant de partager les bonnes pratiques ont été réalisés avec l'ANS belge. Les contacts ont été pris au cours de l'année avec l'ensemble des ANS frontalières en vue de développer le même type de coopération. Des contrôles en commun ont également été réalisés avec l'ANS suisse.

➔ Toujours en matière de partage de bonnes pratiques au niveau européen, l'EPSF a participé avec sept autres ANS à une journée d'échanges d'expérience le 5 novembre 2015 à Bâle sur le thème de la sécurité des trains de marchandises. Cette rencontre a été organisée par l'Office fédéral des transports (OFT) en tant qu'autorité nationale de surveillance de la sécurité des chemins de fer suisses. Les échanges ont porté sur les méthodes de contrôles, les bases réglementaires européennes et nationales en matière de contrôle de trains de marchandises, les points de fragilité identifiés lors des contrôles et l'amélioration des plans de surveillance. Les participants ont convenu de poursuivre la démarche par un cycle de réunions afin d'approfondir ces échanges.



LES ACTIVITÉS 2015

L'activité réglementaire

L'année 2015 a été marquée par l'aboutissement d'un nombre important de travaux de l'Union européenne notamment en ce qui concerne les discussions sur le volet technique du 4^e paquet ferroviaire, ainsi que sur la réduction des règles techniques nationales, le renforcement des méthodes de sécurité en matière d'évaluation des risques, la mise en place d'outils facilitant l'acceptation croisée de matériels roulants ou encore l'adaptation de la directive « conducteurs ». L'OTIF a, en parallèle, intensifié des travaux visant à intégrer dans le droit international, des dispositions réglementaires issues de l'Union européenne. 2015 a également vu s'accélérer les travaux d'adaptation de la réglementation nationale au droit de l'Union, la mise en œuvre de la réforme ferroviaire française, ainsi que l'évolution de missions confiées à l'État et à l'EPSF. Dans ce contexte, l'EPSF a déployé d'importantes ressources pour soutenir les travaux du ministère, de l'Agence ferroviaire européenne et de l'OTIF, et pour faciliter l'appropriation des nouvelles réglementations, y compris par ses propres agents.



Contribuer à l'évolution du cadre réglementaire technique européen et international

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

Les groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne (l'ERA, European Railway Agency)

L'EPSF a participé en 2015 à des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne sur les sujets suivants :

➡ Dans le domaine de la sécurité :

- le fret ;
- les facteurs humains ;
- les performances de sécurité ;
- les méthodes de sécurité communes sur l'évaluation des certificats et agréments de sécurité ;
- la méthode de sécurité commune sur la supervision des autorités nationales de sécurité ;
- la directive relative aux conducteurs de trains.

➡ Dans le domaine de l'interopérabilité :

- la STI Contrôle/Commande/Signalisation ;
- la STI Wagons ;
- la STI Locomotives et matériels roulants destinés au transport de passagers ;
- la STI Infrastructure ;
- la rationalisation des registres ;
- le suivi de l'ERTMS par les autorités nationales de sécurité ;
- la reconnaissance mutuelle des autorisations.

Pour chaque sujet, entre deux à quatre réunions avec le secteur français et le ministère (groupes miroirs) ont été tenues en 2015.

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

L'EPSF a assisté le ministère chargé des transports lors des trois réunions annuelles du comité RISC, comité au sein duquel les textes élaborés par l'Agence ferroviaire européenne sont présentés par la Commission européenne aux États membres, dans le cadre de la procédure dite de « comitologie » (72^e réunion du 10 février 2015, 73^e réunion du 4 juin 2015, 74^e réunion des 7 et 8 octobre 2015).

À l'occasion de ces réunions, les actes juridiques adoptés suivants ont été publiés en 2015 au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) :

- règlement (UE) 2015/924 : modification du règlement 321/2013 relatif à la STI « WAG » (wagons) ;
- règlement (UE) 2015/995 : modification de la décision (UE) 2012/757 relative à la STI « OPE » (sous-système d'exploitation et gestion du trafic) ;
- règlement (UE) 2015/1136 : modification du règlement 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune (MSC) relative à l'évaluation des risques ;
- règlement (UE) 2015/2299 : modification de la décision 2009/965/CE relative à la liste des paramètres à utiliser pour la classification des règles nationales ;
- décision (UE) 2015/14 : modification de la décision (UE) 2012/88 relative à la STI « CCS » (contrôle - commande et signalisation).

En outre, la modification de l'annexe VI de la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train a été adoptée par le comité RISC en 2015.

Le soutien apporté dans le cadre des discussions sur le 4^e paquet ferroviaire

L'année 2015 a été marquée, en juin, par la conclusion d'un accord informel entre le Parlement européen et le Conseil sur le volet technique du 4^e paquet ferroviaire, dans le cadre de la procédure dite de « trilogue informel ». Dans ce cadre, l'EPSF a apporté son expertise au ministère chargé des transports tout au long des discussions interinstitutionnelles.

Dès la conclusion de cet accord informel, l'EPSF s'est engagé dans une politique volontariste de collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne visant à la préparation de la mise en œuvre des nouvelles réglementations prévue à l'horizon 2019. L'EPSF a ainsi été la première ANS à signer, le 3 septembre 2015, un protocole d'accord avec l'Agence ferroviaire européenne permettant un travail collaboratif.

En outre, l'EPSF a été à l'initiative de la création d'un groupe de travail du réseau des ANS, dont l'objet vise à préparer, entre ANS, la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire. L'Agence ferroviaire européenne et la Commission européenne participent également aux travaux de ce groupe en qualité d'observateurs. L'objectif est d'identifier l'ensemble des problématiques liées notamment aux nouvelles interfaces ERA/ANS nécessitant des précisions par voie réglementaire ou par le biais des accords de coopération qui devront être signés entre chaque ANS et l'Agence ferroviaire européenne.



L'EPSF s'est engagé dans une politique volontariste de collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne visant à la préparation de la mise en œuvre du volet technique du 4^e paquet ferroviaire.



L'EPSF a apporté son soutien technique au ministère, pour la prise en compte de la réglementation de l'Union européenne dans le droit de l'OTIF.

Les travaux de l'OTIF

➔ Les évolutions du cadre réglementaire technique international

La 8^e session de la Commission d'experts techniques de l'OTIF s'est déroulée les 10 et 11 juin 2015. L'EPSF y a apporté son soutien technique au ministère, permettant la prise en compte de la réglementation de l'Union européenne dans le droit de l'OTIF, pour l'adoption des actes suivants :

- modification de la prescription technique uniforme sur le bruit (PTU Bruit), entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2015;
- modification de la prescription technique uniforme sur les wagons (PTU Wagons), entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2015;
- modification de l'annexe A de l'admission technique de matériel ferroviaire (ATMF) relative aux règles de certification des ECM, entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2015.

L'EPSF a également apporté son concours au ministère dans le cadre des travaux de l'OTIF liés à la détection de déraillement des wagons de transport de matériels dangereux.

Contribuer à l'évolution du cadre juridique national

L'année 2015 a vu la publication de plusieurs textes réglementaires dont les travaux avaient été menés ou engagés les années précédentes :

- le décret 2015-84 et l'arrêté du 13 avril 2015 concernant les réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables à celles du réseau ferré national (RFN). Ces textes réglementaires définissent les réseaux qui, bien que ne faisant pas partie du RFN, sont soumis aux mêmes règles que ce dernier, sous réserve de certains aménagements. Il s'agit ainsi de la partie française de la section internationale de la ligne Perpignan – Figueras, des réseaux ferrés portuaires de Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes – Saint-Nazaire, La Rochelle, Paris et Strasbourg, ainsi que de la partie située en territoire français de la ligne ferroviaire entre Dudelange-Usines (Luxembourg) et Volmerange-les-Mines (Moselle);
- la modification du décret 2006-1279 en vue de sa mise en conformité à la suite de l'adoption de la loi portant réforme ferroviaire (loi 2014-872);
- l'arrêté du 7 mai 2015 relatif aux tâches essentielles pour la sécurité ferroviaire. Cet arrêté vient abroger et remplacer l'arrêté « Aptitudes » du 30 juillet 2003;
- la modification de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train. Cette évolution répond à un double objectif : rendre conforme le droit

français aux nouvelles dispositions européennes et améliorer le régime applicable au regard du recul acquis sur ce texte.

Au cours de l'exercice 2015, l'EPSF a participé à de nouveaux projets réglementaires :

- établissement de l'ordonnance 2015-855 prise pour l'application de l'article 38 de la loi 2014-872 portant réforme ferroviaire. Cette ordonnance est liée à la réforme ferroviaire ; elle transpose entre autres la directive 2012/34/CE;
- modification du décret 2006-369 relatif aux missions de l'EPSF dans le cadre des travaux relatifs à l'adoption de l'ordonnance 2015-855;
- établissement de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire. Cet arrêté vient expliciter les nouvelles dispositions du décret 2006-369 (décret relatif aux missions de l'EPSF) concernant le report à l'EPSF par les entreprises de leurs événements de sécurité;



- modification de l'arrêté du 19 mars 2012. Cette évolution est consécutive à l'adoption de la loi portant réforme ferroviaire (loi 2014-872) et à la modification du décret 2006-1279 (décret dit « Sécurité »). Elle transpose également de nouvelles dispositions européennes en matière d'indicateurs de sécurité ;
- modification de l'arrêté du 23 juillet 2012 relatif aux autorisations de mise en exploitation commerciale (AMEC). Cette modification transpose les évolutions apportées aux annexes de la directive 2008/57/CE. Elle met également en cohérence le droit national avec le nouveau régime des organismes d'évaluation défini au niveau européen. Enfin, elle permet de clarifier certaines dispositions relatives aux dérogations ;
- établissement d'un décret et d'un arrêté prévoyant un régime pour les petites lignes ferroviaires qui ne sont couvertes ni par le régime applicable sur le réseau ferré national ni par celui des transports publics guidés ;
- modification du décret 2003-425 sur la sécurité des transports publics guidés. Ce décret s'applique aux systèmes mixtes tels que les trams-trains. Dans ce cadre l'EPSF a été sollicité afin de contribuer aux travaux préliminaires et participe à la concertation avec le secteur.



**L'année
2015 a vu la
publication de
plusieurs textes
réglementaires
fondamentaux.**



Assurer la mise à jour des règles, conformément à la réglementation



Les travaux de mise en conformité des règles ont été achevés le 31 décembre 2015.

Accostage des travaux dans le cadre de la mise en conformité de l'arrêté du 19 mars 2012

Depuis 2012, l'EPSF a piloté les travaux de mise en conformité des textes relatifs à la sécurité de l'exploitation, en associant le secteur et tout particulièrement SNCF Réseau qui est concerné à double titre : d'une part, pour ce qui relève de la documentation d'exploitation qui est établie, sous sa responsabilité, en cohérence avec l'arrêté et dont l'écriture doit être coordonnée avec celle des publications de l'EPSF ; d'autre part, pour l'application des publications de l'EPSF qui le concernent dans ses activités propres de gestionnaire d'infrastructure.

En complément de ces travaux, des groupes de travail ont travaillé sur des thèmes spécifiques tels que les trains historiques, les aptitudes physiques et psychologiques des agents affectés aux tâches essentielles de sécurité, les règles de composition et de freinage des trains d'interpénétration entre la France et l'Allemagne, la reconnaissance à l'aptitude au transport. Enfin, des nouvelles versions de divers autres textes, pour tenir compte des évolutions, ont été publiées.

Trente et un textes anciennement annexés à l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national ont fait l'objet d'une reprise répartie entre SNCF Réseau et l'EPSF selon les dispositions de l'annexe 4 de l'arrêté du 19 mars 2012. Les travaux ont été achevés le 31 décembre 2015.

Pour la seule année 2015, 19 textes ont été publiés. À fin 2015, 11 de ces textes sont déjà applicables, permettant le retrait corrélatif de 12 textes annexés à l'arrêté de 2003.

Pour ce qui relève de la documentation d'exploitation, 27 textes ont été publiés en parallèle par SNCF Réseau auxquels s'ajoutent 13 documents internes propres à SNCF Réseau.

Au total, ce sont donc 65 textes de la catégorie « exploitation » qui reprennent globalement les dispositions issues des 31 textes visés ci-dessus.

Certains de ces textes ne seront applicables qu'en juin ou décembre 2016 afin d'échelonner dans le temps leur mise en œuvre par les entreprises.

➔ La liste des textes publiés par l'EPSF en 2015 se trouve en annexe 1.

L'après 2015 : Une réorientation nécessaire et des évolutions à prévoir

L'important travail réalisé autour des textes à tous les niveaux (EPSF, SNCF Réseau et exploitants ferroviaires) doit maintenant laisser place à une phase de stabilité pour permettre une bonne appropriation par le secteur.

Une réflexion sur l'après 2015 a été conduite à partir de l'été 2015 : le travail sur quelques sujets prioritaires se poursuivra dans un but de simplification et d'un meilleur usage par les exploitants. Ce travail est engagé depuis l'été 2015.

Actualisation des textes relatifs à la conception du matériel roulant

L'année 2015 a vu se poursuivre l'adaptation des règles techniques relatives à la conception du matériel roulant, les spécifications d'autorisation du matériel (ou SAM) avec la participation de l'ensemble du secteur (industriels, opérateurs, organismes qualifiés) à l'occasion de réunions de travail.

Cette mise à jour suit les axes suivants :

- mise à jour des spécifications techniques suite au retour d'expérience ou à l'évolution du cadre normatif et organisationnel ;
- renvoi vers les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) dès lors que les exigences y sont reprises, afin d'éviter les doublons ;
- attribution du statut de « moyen acceptable de conformité » (MAC) à chaque fois que le requis se réfère à une exigence de l'arrêté du 19 mars ou d'un autre texte réglementaire français ;
- traitement des points ouverts et cas spécifiques identifiés dans les STI ;
- retrait du Document de référence national (DRN) des MAC dont le contenu est à présent repris dans les STI ainsi que les normes qui y sont référencées, pour le matériel nouveau soumis à ces dernières.

Le travail réalisé en 2015 a abouti à la publication des textes ci-dessous :

Liste des SAM publiées en 2015

1. SAM S707 KVB version 2 : système de signalisation de classe B (2015)
2. SAM X012 version 1 : envols de ballast
3. SAMI D001 version 2 : dispositifs de détection de boîtes chaudes (DBC)
4. SAM S707 KVB version 3 : système de signalisation de classe B
5. SAM S004 version 2 : aptitude au shuntage des matériels roulants – Règles de conception
6. SAM F102 version 3 : freins magnétiques
7. SAM X004 version 1 : véhicules à vocation historique
8. SAM S 702 version 2 : tachymétrie pour les systèmes de signalisation de classe B

Examens des textes relevant de la documentation d'exploitation publiée par SNCF Réseau en vertu de l'article 10 du décret 2006-1279

Conformément à l'article 10 du décret 2006-1279, l'EPSF peut demander la modification ou le retrait de documents d'exploitation publiés par SNCF Réseau.

Aux termes des dispositions adoptées dans son système de gestion de sécurité, SNCF Réseau soumet à un examen préalable par l'EPSF les projets de documents d'exploitation ou règles d'exploitation particulières nouveaux ou modifiés.

Compte tenu de l'échéance de mise en conformité prévue au 31 décembre 2015 par l'arrêté du 19 mars 2012, SNCF Réseau a soumis à l'avis de l'EPSF, pour la seule année 2015, 22 projets de documents d'exploitation (contre six l'année précédente).

➔ La liste des projets de documents d'exploitation analysés et la liste des projets de règles d'exploitation particulière analysées en 2015 se trouvent en annexe 2.

Animer et diffuser la réglementation au secteur

Dans le cadre de ses missions, en particulier suite à la promulgation de la loi du 4 août 2014 qui renforce son rôle en la matière, l'EPSF a intensifié dès 2014 son action consistant à favoriser la compréhension du paysage réglementaire en France et en Europe, en développant des actions d'information auprès du secteur.

Journée d'information et d'animation réglementaire

Comme chaque année, l'EPSF a organisé une journée d'information et d'animation réglementaire, le 4 juin 2015.

Contrairement aux autres années, la journée entière a été dédiée à une thématique, celle des aptitudes des personnels autres que les conducteurs de train, en raison de l'importance de préparer l'ensemble des entreprises concernées aux changements introduits par l'arrêté du 7 mai 2015 sur ce sujet, pris en application de règles européennes.

Évolutions de l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF

Au cours de l'année 2015, l'Espace réglementation du site Internet de l'EPSF a été complété par la mise en ligne de la documentation d'exploitation et des règles particulières d'exploitation de portée nationale publiées par SNCF Réseau.

En outre, une « newsletter » permettant, entre autres, d'alerter les exploitants ferroviaires des nouvelles publications et faciliter ainsi leur veille réglementaire, a été lancée.



L'EPSF a encore intensifié en 2015 son action consistant à favoriser la compréhension du paysage réglementaire en France et en Europe.





LES ACTIVITÉS 2015

La coopération avec l'Agence ferroviaire européenne et les autorités nationales de sécurité

Afin d'assurer la cohérence des interfaces entre les autorités nationales de sécurité (ANS), la réglementation européenne appelle celles-ci à coopérer, entre elles ou avec l'Agence ferroviaire européenne, (l'ERA, European Railway Agency) selon les cas, afin de faciliter la délivrance des autorisations et définir des stratégies de surveillance communes.



PAGE 56

Coopération avec l'Agence ferroviaire européenne

En 2015, l'EPSF s'est engagé dans une politique volontariste de collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne (l'ERA, European Railway Agency). L'établissement a ainsi proposé à l'Agence ferroviaire européenne un projet d'accord qui a été signé par les deux organisations le 3 septembre 2015. Sur ce modèle, l'Agence ferroviaire européenne a, par la suite, entamé une généralisation de ce process.

Dans cet accord, les parties se sont engagées à coopérer au travers l'étude de cas concrets en particulier dans les domaines suivants :

- instruction de demandes, et délivrance de certificats de sécurité et d'autorisations de matériel ;
- échanges d'informations nécessaires à l'exercice de compétences respectives des ANS et de l'Agence ferroviaire européenne dans le cadre du 4^e paquet technique ferroviaire ;
- établissement d'un Registre européen des véhicules.

Cette coopération doit notamment permettre à l'Agence ferroviaire européenne de bénéficier d'un retour d'expérience de la part de l'EPSF, d'étudier les processus français d'instruction d'une demande d'autorisation, et de mettre en exergue les points éventuels à préciser pour la nouvelle organisation européenne des compétences à l'horizon 2019.

Coopération entre les autorités nationales de sécurité

L'EPSF a engagé depuis plusieurs années un important travail de coopération avec ses homologues afin de faciliter la délivrance des autorisations et

définir des stratégies de surveillance communes. Au cours de l'année 2015, de nouveaux partenariats ont été mis en place et les partenariats déjà existants ont continué à se développer, tenant compte notamment des évolutions réglementaires.

Ainsi, trois types de coopération entre autorités nationales de sécurité existent aujourd'hui :

- coopération en matière de reconnaissance mutuelle du matériel roulant ;
- coopération en matière de surveillance ;
- coopération aux sections frontières.

Accords de reconnaissance mutuelle d'autorisation de matériel roulant

Ces accords visent à faciliter et réduire les procédures d'autorisation du matériel roulant pour les demandeurs et faciliter l'accès au marché pour l'industrie dans les États membres concernés. Chaque accord est constitué de trois documents : un guide d'application, un protocole d'accord et un document technique.

État des lieux des accords à fin 2015 :

- accord BeNeFLuChE (Belgique, Pays-Bas, France, Luxembourg, Suisse, Espagne) : les travaux se sont intensifiés suite à l'adhésion de l'Espagne en janvier 2012. Ils vont se poursuivre afin d'aligner l'arborescence de l'annexe technique sur la nouvelle liste des paramètres de l'annexe de la décision d'exécution (UE) 2015/2299 de la Commission du 17 novembre 2015 modifiant le texte de l'annexe de la décision 2009/965/CE et entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2016. La prochaine étape est majeure. Elle concerne le rapprochement des deux groupes d'intérêt géographique (GIG) BeNeFLuChE et D-A-CH-I-NL (Allemagne, Autriche, Suisse, Italie, Pays-Bas). Une réunion se tiendra en début 2016 afin de définir les bases d'une coopération plus élargie en matière d'autorisation entre ces deux GIG ;



L'EPSF a poursuivi et amplifié en 2015 un important travail de coopération avec ses homologues.



- accord EPSF / EBA (Allemagne): la reprise des discussions début 2015 a conduit en septembre 2015 à la finalisation d'une nouvelle version du guide d'application dont la signature est prévue en 2016. La seconde étape des discussions concernera la mise à jour de l'annexe technique;
- accord EPSF / ANSF (Italie): le programme de travail mis en place par les deux ANS devrait permettre d'achever la mise à jour de l'accord et des documents annexes en début d'année 2016. Une signature pourrait intervenir courant 2016;

dans la base de données européenne commune dite « Reference Document Data base » (RDD), hébergée sur le site Internet de l'Agence ferroviaire européenne.

Cadre juridique national

L'année 2015 a été marquée par la publication par l'EPSF du cadre juridique national français (« National Legal Framework », NLF) dans le RDD. Le NLF décrit toutes les étapes du processus d'autorisation de mise en service de véhicules au travers de logigrammes. Ce document vise à assurer une pleine compréhension par les demandeurs du cadre légal spécifique à chaque État membre.



- accord EPSF / NKH (Hongrie): l'accord et les annexes (guide d'application, annexe technique) ont été signés le 28 octobre 2015;
- accord EPSF / ORR (UK): les travaux sur l'élaboration des annexes à l'accord ont repris en 2015 (ils avaient été interrompus à la demande britannique).

Nouvelle version du Document de référence national

Suite à la publication de la décision (UE) 2015/2299, l'entrée en vigueur des nouveaux règlements relatifs aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables au matériel roulant, ainsi que l'actualisation des normes EN, l'EPSF a procédé à la révision du Document de référence national (DRN). Ce document a été publié



**L'EPSF a
procédé à la
révision du
Document
de référence
national (DRN).**

Accords de coopération en matière de surveillance

L'EPSF a pris le leadership européen des ANS en matière d'approche graduée de la coordination des activités de surveillance pouvant aller jusqu'à leur formalisation au travers d'accords.

L'EPSF a en effet entrepris le lancement de groupes de travail avec les ANS frontalières, afin de parvenir à la rédaction d'un protocole commun pour la signature d'accords techniques bilatéraux ou multilatéraux.

Le protocole est basé sur le modèle figurant dans le guide d'application de l'Agence ferroviaire européenne

Accord sections frontières

Le principe des accords sections frontières consiste à traiter de façon pragmatique les problématiques liées aux interpénétrations de courte distance s'effectuant sur des sections de lignes binationales qui présentent une uniformité de caractéristiques techniques de part et d'autre de la frontière étatique, généralement jusqu'à la première gare disposant de voies permettant le garage des trains.

Le premier cas, en cours de travail, est celui de la Suisse. Les deux ANS ont identifié quatre thèmes généraux autour desquels se structurent les discussions : infrastructure, personnel, certificat de sécurité, matériel roulant.



relatif à l'application de l'article 8 du règlement (UE) 1077/2012 MSC « supervision » qui prévoit la coopération et la coordination entre ANS en matière de surveillance.

C'est sur la base de ce protocole qu'a été conclu un premier protocole d'accord entre les ANS française, belge et luxembourgeoise et que les contacts se poursuivent avec les autres ANS frontalières et celle des Pays-Bas.

Le thème le plus avancé est celui de l'infrastructure pour lequel :

- une monographie des sections frontières a été préparée par l'EPSF et complétée par l'OFT ;
- une « matrice des thèmes » est en cours d'élaboration. Le principe de cette matrice est de décrire et de comparer pour chaque sous-système, (signalisation, ouvrage d'art, superstructure, etc.) les règles techniques (STI, normes et règles nationales et européennes) et le niveau d'exigence requis dans la procédure d'autorisation de chacun des deux pays.



LE FONCTIONNEMENT DE L'ÉTABLISSEMENT

La structure budgétaire

Les résultats 2015 de l'établissement ont conduit l'EPSF, pour la première fois, à prélever sur son fonds de roulement le montant nécessaire à son équilibre, en raison de la mécanique budgétaire de plafonnement des recettes fiscales. En 2015, l'EPSF a révisé en partie le régime des redevances pour le rendre plus simple et plus juste.



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 est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national. Son taux n'a pas été modifié en 2015. Selon l'application de la loi de finances pour 2015, le produit versé à l'EPSF de cette taxe affectée a été plafonné à 10 500 K€.

Les redevances appliquées portent sur l'immatriculation des véhicules, les licences de conducteurs de train, et les instructions de demandes d'autorisations de mise en exploitation commerciales (AMEC) de systèmes ou sous-systèmes. Leur mode de calcul n'avait pas varié depuis plusieurs années. En 2015, l'EPSF a révisé le régime de redevance liée à l'enregistrement et à la mise à jour des données du RNV. Ce nouveau système de redevance est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Il vise à simplifier et rendre plus juste le processus de facturation des frais liés à la tenue et au maintien du RNV par l'EPSF, pour la majorité des entités concernées.

L'exécution budgétaire au travers du compte financier

Les recettes

Les recettes nettes enregistrées dans le compte financier s'élèvent en 2015 à 11 331 K€, après effet du plafonnement du droit de sécurité. Ces recettes sont en baisse par rapport à l'exercice 2014 en raison de l'abaissement du plafond de 15 800 K€ à 10 500 K€ entre 2014 et 2015.

Comme pour les années précédentes, la part du droit de sécurité a constitué la ressource principale de l'établissement, soit 92,66 % en 2015.

Les redevances perçues au titre des autorisations, des immatriculations et des licences s'élèvent à la somme de 714,6 K€, soit une augmentation de 9,72 % par rapport à 2014. Elles représentent 6,3 % du total des recettes contre 3,99 % en 2014.

Les autres recettes diverses s'élèvent à 114,2 K€.

Les dépenses

Les dépenses totales s'élèvent à 12 937 K€. Elles sont en augmentation par rapport à 2014 (+ 4,79 %).

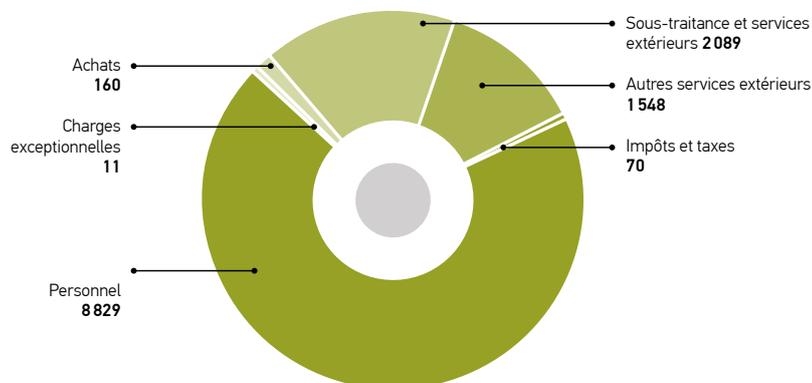
Les dépenses totales, hors amortissements, ont augmenté de 4,10 % par rapport à l'exercice 2014.

Les dépenses de personnel représentent 67 % du total des dépenses de l'établissement et s'élèvent à 8 829 K€ (+ 4,64 %) par rapport à 2014. Cette variation est essentiellement due à l'augmentation des effectifs entre 2014 et 2015: 103 ETPT (équivalents temps plein travaillés) en 2015 contre 96,65 en 2014.

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 4 108 K€. Ils sont en augmentation de 5,1 % par rapport à 2014. Cette évolution est essentiellement due à des dépenses nouvelles liées à la sécurité physique des locaux et à la sécurité du système d'information, pour la plupart non récurrentes.

Également, l'établissement a enregistré une augmentation des frais de mission, du fait de l'orientation de plus en plus européenne de l'activité et des recrutements intervenus, ainsi qu'une augmentation très significative des dépenses en personnels intérimaires pour pallier des départs ou absences non compensées.

RÉPARTITION DES DÉPENSES - DÉPENSES RÉELLES EN K€



Le résultat

Le résultat de l'année 2015 est déficitaire de 1 606 531,27 euros, conformément aux prévisions.





LE FONCTIONNEMENT
DE L'ÉTABLISSEMENT

La gestion des ressources humaines, la formation et la modernisation des outils



PAGE 62

Les effectifs et le recrutement

Après une forte hausse dans le 2^e semestre 2014, et en 2015, les effectifs de l'EPSF ont légèrement diminué en fin d'année 2014, conformément au plafond d'emploi fixé. L'établissement, qui comptait ainsi 108 salariés au 1^{er} janvier 2015, en employait 104 au 31 décembre 2015.

Fin 2015 :

- 82,7 % des collaborateurs de l'EPSF ont un statut relevant du régime général. 17,3 % des collaborateurs ont un statut d'agent détaché (SNCF ou RATP) ou d'agent de la fonction publique ;
- 9,6 % des collaborateurs sont à temps partiel (à 80 % et plus).

En 2015, toujours confronté à la rareté des profils recherchés, l'EPSF a continué d'élargir ses viviers de recrutement en instaurant des échanges réguliers et des passerelles avec divers opérateurs privés et également publics, tels que les représentants des corps de la fonction publique et en particulier des corps d'ingénieurs.

En raison de mouvements de personnels annuels permanents, 11 nouveaux collaborateurs ont rejoint l'EPSF durant l'année 2015 (sept personnes en contrat à durée indéterminée, quatre personnes en contrat à durée déterminée), auxquels s'ajoutent plusieurs confirmations d'embauches pour début 2016.

L'EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE 2015 ÉTAIT RÉPARTI DE LA FAÇON SUIVANTE :

Salariés régime général	86
Fonctionnaires détachés	4
SNCF détachés	13
RATP détachés	1
TOTAL	104

RÉPARTITION PAR ENTITÉ :

Direction générale	5
Secrétariat général	16
Autorisations	26
Contrôles	36
Référentiels	21
TOTAL	104



La formation professionnelle et la gestion des compétences

L'année 2015 a été marquée par la concrétisation de projets initiés pour certains en 2014, voire 2013.

La cartographie des compétences

Le projet de cartographie des compétences a été impulsé par la direction générale de l'EPSF en début d'année 2015. Les compétences techniques ferroviaires des collaborateurs de l'établissement ont été recensées et identifiées sur un outil de cartographie lors du premier semestre 2015.

Le tutorat

Après une phase de mise en place d'une démarche de tutorat structurée en interne, un comité des tuteurs a été constitué et a notamment travaillé sur les différents cas de mise en situation professionnelle pour le métier d'inspecteur et pour le métier d'instructeur. Le même travail est programmé en 2016 avec les tuteurs de la direction des Référentiels.

Le cursus inspecteur

En cohérence avec le projet d'établissement de l'EPSF qui intègre un axe relatif aux compétences internes, une première session de chacun des modules de formation métier développés spécifiquement en 2014 pour répondre aux besoins des inspecteurs de l'EPSF a été dispensée au cours de l'année 2015. Ces modules couvrent les différentes spécialités techniques du système ferroviaire ainsi que le domaine de l'analyse de risque. Cela permet aux inspecteurs, selon leur profil et le besoin du service, d'approfondir leur expertise technique dans un domaine ou de développer une polyvalence.

Ce cursus permet également d'approfondir le métier d'inspecteur grâce à des actions de perfectionnement, notamment sur les méthodes et les techniques d'audit. Des séquences en immersion sur le terrain complètent les sessions théoriques en salle.

Le cursus instructeur

Des groupes de travail spécialisés ont été créés en 2015 afin d'ajuster les programmes de formation de l'École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile (l'ESTACA) conçus initialement pour les besoins des inspecteurs et répondre ainsi aux besoins spécifiques des instructeurs. Pour certains modules, un socle commun a été défini, complété par les spécificités de chacun des métiers « inspecteur » et « instructeur ».

Des deux cursus donneront naissance en 2016 à un cursus unique « cœur de métier », complété par des modules spécifiques adaptés à chacun des métiers de l'établissement.

Formations réglementaires liées à la sécurité et aux conditions de travail

L'établissement a poursuivi son investissement en matière de sécurité en organisant des actions de formation sur les risques ferroviaires (pour le personnel étant amené à se rendre sur les emprises ferroviaires). Ces actions sont différenciées en fonction du niveau d'expérience des collaborateurs et sont dispensées par des formateurs internes dûment habilités.

Formations techniques et métiers

Des actions de formations techniques et métiers ont été réalisées pour répondre aux besoins individuels et collectifs du personnel tels que la conduite de projets, le management opérationnel, mais aussi pour répondre aux besoins spécifiques des fonctions support telles que les fonctionnalités des outils de gestion des activités et comptables.

Formations transverses

Il s'agit plus particulièrement des formations en langue anglaise proposant aux participants des modes d'apprentissage variés et favorisant l'échange et la prise de parole en anglais.

Investissement dans la formation

Le budget alloué pour la formation 2015 était de 225 000 € TTC. L'investissement financier réalisé par l'établissement en 2015 représente ainsi plus de 4 % de la masse salariale.

Au total, environ 400 jours de formation ont été réalisés. En moyenne, 80 personnes ont été formées et ont bénéficié de cinq jours de formation sur l'année pour une trentaine d'actions organisées.

Le graphique ci-contre indique la répartition des jours de formation par thème.



NOMBRE DE JOURS DE FORMATION PAR THÈME

Développement professionnel
14

Sécurité au travail
10

Technique / Métier
54

Cursus instructeur
6



Formations transverses
90

Cursus inspecteur
228

La modernisation des outils

Dispositif e-learning

Après la phase de conception de ce nouveau dispositif, entièrement réalisée par les équipes internes pour la partie relative aux contenus pédagogiques, la mise en ligne du parcours e-learning, qui a pour objectif de favoriser l'intégration des nouveaux collaborateurs en leur apportant une vision globale des missions et du fonctionnement de l'établissement ainsi que du système ferroviaire, a été effectuée en 2015.

Ce parcours est également ouvert à l'ensemble du personnel afin de parfaire sa culture professionnelle.

Un comité de suivi a été constitué, dans le but de garantir la mise à jour des supports pédagogiques, et également de proposer de nouveaux contenus.

Gestion électronique des documents et archivage

L'année 2015 a été marquée par le passage en production d'AGORA, outil de capitalisation et d'échange d'informations. L'ensemble des agents de l'EPSF a eu la possibilité de suivre une formation à ce nouvel outil.

Le plan de classement des documents évolue au fur et à mesure des demandes, des espaces de stockages des documents spécifiques sont créés.

L'animation de la plateforme AGORA s'inscrit dans une démarche plus large de gestion de l'ensemble de la documentation et des archives de l'établissement afin de gérer au mieux les documents engageants et de répondre aux obligations légales en la matière.

Dans le cadre de ses missions d'accompagnement et de contrôle scientifique des établissements publics, la mission des archives publiques du ministère s'est fait présenter le système de l'établissement.

Mise à jour des procédures et modes opératoires

Les documents (procédures et modes opératoires) encadrant les pratiques professionnelles des agents de l'établissement de l'ensemble des directions, directions techniques et fonctions support, ont tous été mis à jour durant l'année 2015. Dans ce cadre, l'ensemble des procédures concernant l'archivage papier a été remis à jour.





Salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2015

Personnel embauché en 2015 et en fonction au
moment de la rédaction du présent rapport





ANNEXES

Annexe 1

Liste des textes publiés par l'EPSF en 2015

Applicables en juin 2015

AC A 1a n° 1	Vitesse sécuritaire d'approche (VISA)
RC A 7d n° 8	Incorporation de véhicules de travaux titulaires d'un agrément de circulation dans un train
RC A-B 2d n° 1	Conduite des trains

Applicables en octobre 2015

RC A 7a n° 11	Dispositions particulières applicables aux trains de fret d'interpénétration entre la France et l'Allemagne
---------------	---

Applicables en novembre 2015

RC A 2c n° 4	Circulations occasionnelles de trains à vocation historique organisées par un exploitant de matériel historique
--------------	---

Applicables en décembre 2015

RC A-B 2b n° 1	Protection des voies principales Fermeture de voie
RC A-B 7a n° 1 V4	Règles générales relatives à la composition, à la remorque, au freinage, à la vitesse limite et à la masse des trains
RC A-B 7c n° 1 V3	Réalisation des attelages/dételages Interventions sur les organes de frein et contrôle du fonctionnement du frein continu
RC A-B 7d n° 3	Prescriptions de chargement des véhicules
RC A-B 7d n° 5	Reconnaissance de l'aptitude au transport
RC A-B 7d n° 7	Repérage des avaries ou anomalies relatives aux véhicules remorqués
RC A-B 8a n° 1 V2	Dispositions générales relatives aux manœuvres

Applicable en mai 2016

AC A-B 0 n°3	Aptitudes physique et psychologique des agents affectés à des tâches essentielles de sécurité autres que la conduite des trains
--------------	---

Applicables en juin 2016

RC A-B 2a n° 1	Service de la circulation
RC A-B 2c n° 2	Départ des trains
RC A-B 2c n° 1	Circulation des trains

Applicables en décembre 2016

DC A-B 11 n°1	Présentation des installations de traction électrique des lignes électrifiées en 1 500 volts courant continu ou 25 000 volts courant alternatif monophasé 50 hertz
RC A-B 11 n°2	Manœuvre et évolution d'une circulation électrique Manœuvre et immobilisation des appareils d'interruption Coupure d'urgence Avaries
RC A-B 7d n° 4	Transports exceptionnels

Annexe 2

Liste des projets de documents d'exploitation analysés en 2015 (17 textes) :

- RFN-CG-SE 02 C-00-n°013: respect par les conducteurs de l'horaire prévu;
- RFN-IG-SE 02 B-00-n°004: arrêt des trains en cas de risque grave ou imminent pour la sécurité;
- RFN-CG-SE 02 C-00-n°012: dispositions applicables par les conducteurs dans certains tunnels;
- RFN-NG-TR 02 B-01-n°001: engins moteurs électriques - Utilisation des pantographes;
- RFN-CG-TR 02 E-04-n°003: séjour temporaire des wagons de marchandises dangereuses;
- RFN-IG-SE 01 B-00-n°001: arrêt d'un train par un signal carré, un sémaphore, un guidon d'arrêt. Arrêt d'un train devant un repère d'arrêt ou un jalon de manœuvre en signalisation de cabine;
- RFN-IG-SE 08 B-00-n°003: trains de parcours limité;
- RFN-CG-TR 04 D-01-n°003: procédures d'organisation d'un secours entre matériels roulants;
- RFN-CG-SE 03 B-00-n°005: prescriptions applicables par le conducteur d'un train circulant en sens inverse du sens normal ou établi;
- RFN-IG-SE 02 D-00-n°006: prescriptions concernant la conduite d'un train;
- RFN-CG-SE 10 B-00-n°004: mesures en relation avec le service des passages à niveau;
- RFN-CG-SE 02 B-00-n°003: téléphone GSM-GFU sur lignes dépourvues de RST;
- RFN-IG-TR 02 E-02-n°009: dispositions particulières relatives à la circulation des transports exceptionnels;
- RFN-IG-SE 00 A-00-n°016: principe de communication entre les acteurs de la sécurité de l'exploitation ferroviaire;
- RFN-IG-SE 02 C-00-n°002: principes et règles d'exploitation du système ETCS;
- RFN-CG-SE 02 C-00-n°005: 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°007: circulation des trains équipés du frein à courants de Foucault sur LGV.

Liste des projets de règles d'exploitation particulière analysées en 2015 (cinq textes) :

- RFN-IG-SE 09 A-00-n°003: travaux sur l'infrastructure d'une ligne fermée pour travaux en l'absence de voie contiguë circulée;
- RFN-IG-SE 09 B-00-n°001: trains-travaux, engins-chantiers (compo, utilisation, acheminement);
- RFN-CG-MR 03 A-00-n°002: matériel roulant d'embranché circulant sur le RFN. Agrément. Maintenance;
- RFN-IG-TR 01 A-00-n°005: circulations et manœuvres d'embranchés sur le RFN;
- RFN-CG-SE 06 A-00-n°004: mesures à prendre par les exploitants ferroviaires vis-à-vis des circulations susceptibles de ne pas assurer le bon fonctionnement des circuits de voie.

Principaux sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

ACF	Administration des chemins de fer (Luxembourg)	NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság (ANS hongroise)
AMEC	autorisation de mise en exploitation commerciale	OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ANS	autorité nationale de sécurité	OFT	Office fédéral des transports suisses
ANSF	Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANS italienne)	OQA	organisme qualifié agréé
ATMF	admission technique de matériel ferroviaire	ORR	Office of Rail and Road (ANS britannique)
BEA-TT	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre	OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
CCS	contrôle, commande et signalisation	PAI	postes d'aiguillages informatisés
CE	Commission européenne	PN	passage à niveau
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin — Eaux-Vives — Annemasse	PTU	prescription technique uniforme
CETU	Centre d'étude des tunnels	RDD	Reference Document Data base
CIG	Commission intergouvernementale (du Tunnel sous la Manche)	RAEA	Railway Administration Executive Agency (ANS bulgare)
CLE	consigne locale exploitation	RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés
CNM	Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier	REX	retour d'expérience
DPS	dossier préliminaire de sécurité	RID	Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail (transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID)
DRN	Document de référence national	RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
DTS	dossier technique de sécurité	RFN	réseau ferré national
EBA	Eisenbahn Bundesamt (ANS allemande)	RFF	Réseau ferré de France
ECM	entité en charge de la maintenance	RNV	Registre national des véhicules
ECR	Euro Cargo Rail	RVV	Registre virtuel des véhicules
EF	entreprise ferroviaire	SAM	spécification d'autorisation du matériel
EPIC	établissement public industriel et commercial	SSICF	Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer (ANS belge)
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)	STI	spécification technique d'interopérabilité
ESTACA	École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile	STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
ETCS	European Train Control System	TER	transport express régional
FSA	franchissement des signaux d'arrêt	UE	Union européenne
GI	gestionnaire d'infrastructure	UTP	Union des transports publics et ferroviaires
ILT	Inspectie leefomgeving en transport (ANS hollandaise)		
KVB	contrôle de vitesse par balises (l'initiale « K » est utilisée à la place du « C » pour ne pas confondre contrôle avec commande)		
LGV EE	ligne à grande vitesse Est Européenne		
LGV BPL	ligne à grande vitesse Bretagne / Pays de la Loire		
LGV SEA	ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique		
MAC	moyen acceptable de conformité		
MSC	méthode de sécurité commune		

Édité en juillet 2016

ISSN: 1967-0648

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

Conception graphique :
Links Création Graphique

Photos portraits des collaborateurs de l'EPSF (pages 5, 11 et 67) : Studio Borel

Photos ferroviaires (pages 2/3, 17, 32/33) : Christophe Recoura

Photos conférence (pages 42 et 43) : Sylvain Cambon

Photos des collaborateurs de l'EPSF en situation de travail (pages 7, 21, 24, 29,
35, 37, 45, 53, 58, 59, 61, 65, 66) : Vincent Colin

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