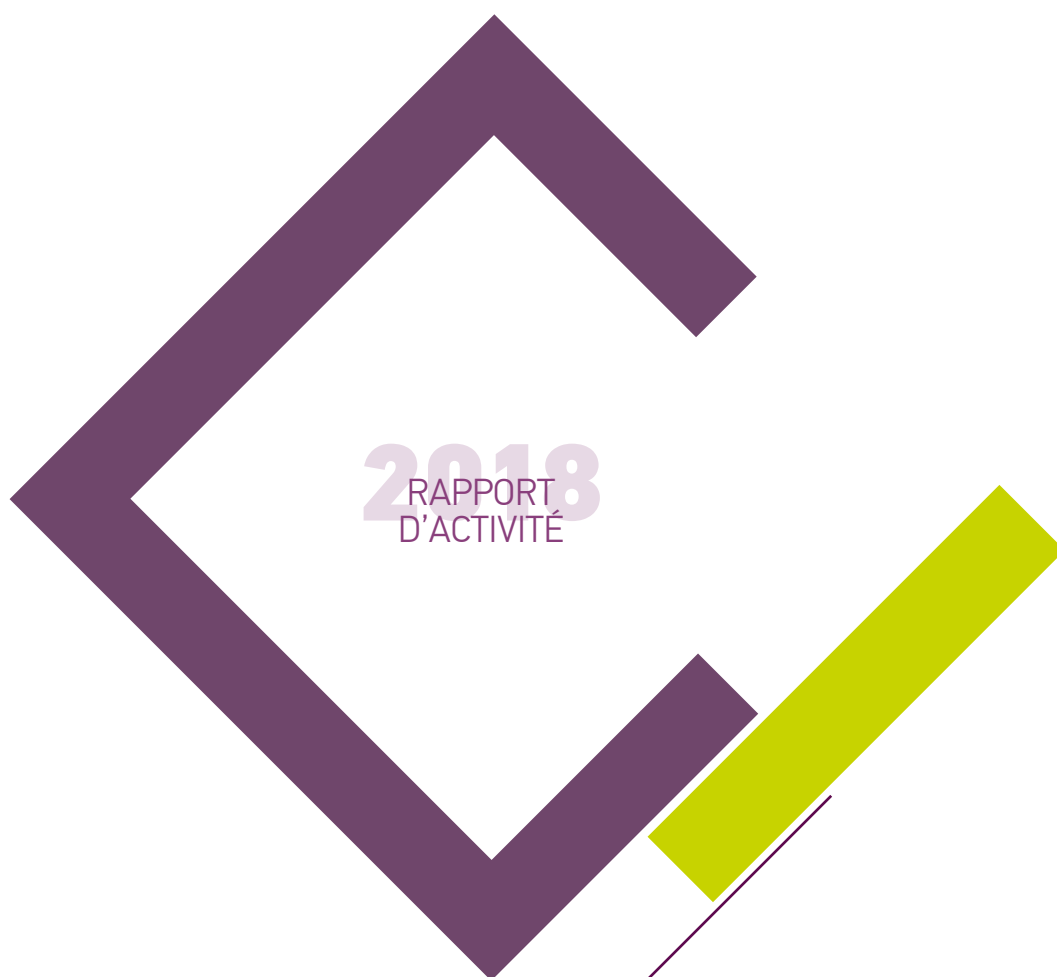




2008
RAPPORT
D'ACTIVITÉ





Le mot du président du conseil d'administration	4
---	---

Le mot de la directrice générale.....	5
---------------------------------------	---

/ L'EPSF, l'autorité française de sécurité ferroviaire 6

Les missions	7
--------------------	---

Le contrat d'objectifs et de performance	8
--	---

L'organisation.....	10
---------------------	----

/ Les faits marquants 12

Les dates clés	13
----------------------	----

Les accidents marquants	16
-------------------------------	----

/ Les activités..... 18

Panorama du secteur ferroviaire	19
---------------------------------------	----

La préparation de la mise en œuvre du 4 ^e paquet ferroviaire	24
---	----

Une animation du secteur toujours renforcée	28
---	----

La mise à jour des règles.....	34
--------------------------------	----

Les démarches en faveur de la sécurité	36
--	----

/ Les chiffres clés..... 40

Les registres	41
---------------------	----

L'évolution du nombre de contrôles par type d'entreprises	44
---	----

La base de données commune SCOTES	45
---	----

/ Le fonctionnement de l'établissement..... 46

La gestion financière et comptable.....	47
---	----

La gestion du système d'information	49
---	----

La gestion des ressources humaines et la formation	50
--	----

Les salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2018	52
---	----

/ Annexes 54

Révision des spécifications d'autorisation du matériel.....	55
---	----

Listes des titulaires d'autorisations délivrées par l'EPSF	56
--	----

Principaux sigles et acronymes utilisés dans ce rapport	59
---	----

Le mot du président du conseil d'administration



L'Établissement public de sécurité ferroviaire a confirmé, en 2018, son positionnement reconnu dans le paysage ferroviaire français. D'une part, il poursuivait son impulsion volontariste, au cœur de la profession, en matière de retour d'expérience, d'animation réglementaire, de prescription sur le terrain de l'innovation, cruciale pour les enjeux de sécurité futurs, en s'inscrivant pleinement dans la réforme du secteur engagée par le Gouvernement et l'ouverture à la concurrence. D'autre part, il a jeté les bases d'une stratégie originale et ambitieuse pour les prochaines années, preuve de l'investissement de ses équipes dans un milieu qui tend à s'internationaliser avec la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire européen.

Ses initiatives pour s'intégrer dans le concert européen et s'affirmer comme un interlocuteur solide et fiable au-delà des frontières nationales se sont d'ailleurs concrétisées par la signature d'un accord le 11 juin 2019 avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, posant les jalons d'une coopération équilibrée et pérenne entre les deux organismes.

Ainsi, l'établissement a misé utilement sur la robustesse de ses expertises, sur une démarche prospective, de même que sur une ligne partenariale franche avec ses homologues européens comme avec les professionnels issus du paysage français, faisant de la sécurité ferroviaire une préoccupation partagée qui nécessite professionnalisme et sens des responsabilités et pour laquelle la contribution de chaque acteur est attendue.

Vincent Pourquery de Boisserin

Président du conseil d'administration de l'EPSF

Le mot de la directrice générale



Afin d'accompagner ces mouvements de fond à l'échelle tant nationale qu'européenne, l'EPSF s'est dûment renforcé dans le cadre de son contrat d'objectifs et de performance 2016 – 2018 qui lui avait permis d'augurer les changements à l'œuvre et d'entreprendre les démarches appropriées pour se mettre au diapason des réformes en gestation. Ainsi, l'EPSF a approfondi ses actions en faveur du retour d'expérience en matière de sécurité ferroviaire et l'a partagé avec l'ensemble de la profession, moyennant une exploitation plus systématique et plus analytique de la base de données des événements de sécurité aux fins de parvenir à des modèles de risques et à une prévention pertinente. Il a aussi contribué à de nouvelles problématiques liées à l'innovation telles que le train autonome par exemple qui soulève de nouvelles questions en matière de sécurité. On citera aussi le travail de contractualisation avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et les homologues étrangers pour nouer des coopérations efficaces. Il a fallu en parallèle se préparer aux différentes hypothèses posées par le Brexit. Car si l'EPSF autorise, contrôle, tout en participant au travail réglementaire, il lui échoit tout autant de mener des initiatives, d'engager des partenariats, d'anticiper les évolutions du monde ferroviaire, d'être véritablement utile aux différentes parties prenantes.

Il faut en effet conserver à l'esprit que la sécurité ferroviaire est un bien fragile et précieux qui impose de ne jamais baisser la garde et de rester toujours entreprenant. En 2018, l'EPSF a satisfait aux réquisits de son COP 2016 – 2018 ; ses équipes ont réfléchi, en relation avec le ministère chargé des Transports, au COP 2019 – 2021 : le but est de répondre toujours à l'exigence citoyenne en matière de sécurité, dans un contexte de plus en plus mouvant et globalisé.

Florence Rousse

Directrice générale de l'EPSF

2018 a été une année charnière à plus d'un titre. L'entrée en application du 4^e paquet ferroviaire prévue au 16 juin 2019, avec notamment la perspective d'un partage des tâches d'instruction des certificats de sécurité uniques et des autorisations de véhicules entre l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et les autorités nationales de sécurité, a induit au sein de l'EPSF, tout au long de l'année écoulée, un travail de préparation et de négociation en vue d'anticiper un nouveau positionnement de l'établissement. Également, la promulgation, le 27 juin 2018, de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, instaurant un calendrier d'ouverture à la concurrence et engageant une nouvelle organisation pour le groupe public ferroviaire SNCF, appelle une transformation du secteur.

Les missions

L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a été créé en 2006. Ses missions sont encadrées par la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires, la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ainsi que le décret n° 2006-369 du 28 mars 2006 relatif à ses missions et ses statuts et le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires.

Ce corpus est appelé à évoluer à l'occasion de la transposition en droit national des directives (UE) 2016/797 et 2016/798 relatives au 4^e paquet ferroviaire et du règlement (UE) 2016/796 du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, avec l'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019, le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 et ses textes d'application. L'EPSF se situe donc à l'orée d'un dispositif général du secteur ferroviaire sensiblement renouvelé.

Basé à Amiens, fort de 107 agents, pour la plupart ingénieurs, c'est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports, ayant qualité d'autorité nationale de sécurité au sens des textes européens susvisés, indépendante dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions des entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et autres demandeurs d'autorisations, compétente au sein du système national.

L'EPSF délivre les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires, à savoir les certificats de sécurité d'entreprises ferroviaires, les agréments de sécurité de gestionnaires d'infrastructure, les agréments d'organismes de formation, de centres d'examen et d'évaluation ainsi que les autorisations de mise en exploitation commerciale de véhicules, d'infrastructures ou de systèmes et sous-systèmes. Les autorisations sont délivrées selon des modalités réglementaires en voie d'harmonisation en Europe. L'établissement administre le Registre national des véhicules relatif aux immatriculations, alimente le Registre européen des types de véhicules autorisés et délivre les licences de conducteur de train.

L'EPSF contrôle en outre le respect des conditions de maintien de ces autorisations, moyennant des contrôles opérationnels sur l'exploitation ou l'infrastructure, des audits ou inspections. En cas de défaillance, il peut restreindre le champ d'application des autorisations, voire les suspendre ou les retirer. L'établissement suit par ailleurs l'évolution du niveau de sécurité en France, grâce notamment à la classification et la traçabilité des événements de sécurité survenant sur le réseau. Il organise le retour d'expérience en liaison avec le secteur et pilote des actions d'améliorations collectives. Il est amené à travailler en relation avec le BEA-TT et veille à la mise en application des recommandations de ce dernier faisant suite à des accidents ferroviaires.

Par ailleurs, l'EPSF, en concertation étroite avec le secteur, 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 assiste le ministère chargé des Transports dans l'élaboration et l'adaptation des textes nationaux. Il est habilité à demander, si nécessaire, la modification ou le retrait de certains documents d'exploitation du réseau ferré national publiés par SNCF Réseau. Il contribue à la cohérence du cadre réglementaire à travers une approche coordonnée des textes nationaux et communautaires, notamment dans le contexte du 4^e paquet ferroviaire. Il participe activement, en appui au ministère chargé des Transports, aux négociations concernant les réglementations européennes et le fonctionnement de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Enfin, il développe une large activité de soutien au secteur en matière d'appropriation et de compréhension de la réglementation ferroviaire relative à la sécurité.

L'EPSF, l'autorité française de sécurité ferroviaire

Le contrat d'objectifs et de performance

Le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2016 – 2018

Se distinguant sensiblement du COP 2013 – 2015, le COP afférent à la période 2016 – 2018 a adopté un prisme européen marqué en appelant à un positionnement fort de l'EPSF par rapport à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et aux autres autorités nationales de sécurité (ANS). Le COP 2016 – 2018 a en outre investi le champ de l'innovation où l'EPSF n'était pas forcément attendu. Il a enfin étendu le retour d'expérience et la sensibilisation à la culture de sécurité, contribuant ainsi à une réflexion collective sur la sécurité.

L'établissement s'est employé à développer ses coopérations internationales, signant des accords de coopération sur la surveillance avec les ANS du Luxembourg, de Belgique, de Suisse, d'Italie et d'Espagne. Dans le même temps, les accords de reconnaissance mutuelle ont continué à progresser. Des échanges anticipés ont été menés avec l'Agence en vue de signer un accord qui arrêtera les modalités juridiques, financières et pratiques de la coopération qui s'annonce au titre de la mise en application effective du 4^e paquet ferroviaire en juin 2019. Des travaux en commun ont également été menés en 2018 autour de « cas d'étude » visant à préparer la montée en puissance technique de l'Agence pour l'instruction de dossiers d'autorisations.

Dans le domaine de l'innovation, l'établissement a participé à divers projets, parmi lesquels « ESYGESS » qui a conduit à la conception d'un outil d'évaluation de la performance des systèmes de gestion de la sécurité, ou encore « ERTMS HIPPOPS » (Harmonised & International Procedures for Placing into Operation Products & Subsystems) mené en collaboration avec d'autres ANS afin d'établir un processus d'instruction harmonisé des projets de développement du système de signalisation européen ERTMS.

Par ailleurs, afin de pousser vers une réflexion collective sur la sécurité, l'EPSF a étendu les sessions de « retour d'expérience » à l'ensemble de la profession et a mis en service une base de données alimentée par les opérateurs ferroviaires français en décembre 2017, dans le cadre de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature des événements de sécurité ferroviaire.

En parallèle de ces thématiques fortes, l'établissement a mené à bien ses programmes de contrôles, au-delà des objectifs avancés, intégrant les autorisations délivrées aux ÉPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités, et s'est employé à maintenir le niveau de ses expertises à travers une formation professionnelle poussée et diverses initiatives pour fluidifier le recrutement d'agents de haut niveau.

Enfin, il a su démontrer sa capacité à accompagner des projets d'envergure tels que les nouvelles lignes à grande vitesse des partenariats public-privé ERE, Lisea et Oc'via, dans un positionnement d'autorité à la fois aidante et respectée.



Le contrat d'objectifs et de performance 2019 – 2021

Si les changements, dans la période précédente, étaient anticipés, ils sont désormais effectifs et présents, requérant une adaptation immédiate de l'établissement. Ainsi, le volet technique du 4^e paquet ferroviaire entrera en application à partir du 16 juin 2019. La promulgation, le 27 juin 2018, de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire non seulement précise le calendrier d'ouverture à la concurrence mais engage aussi une nouvelle organisation pour le groupe public ferroviaire SNCF.

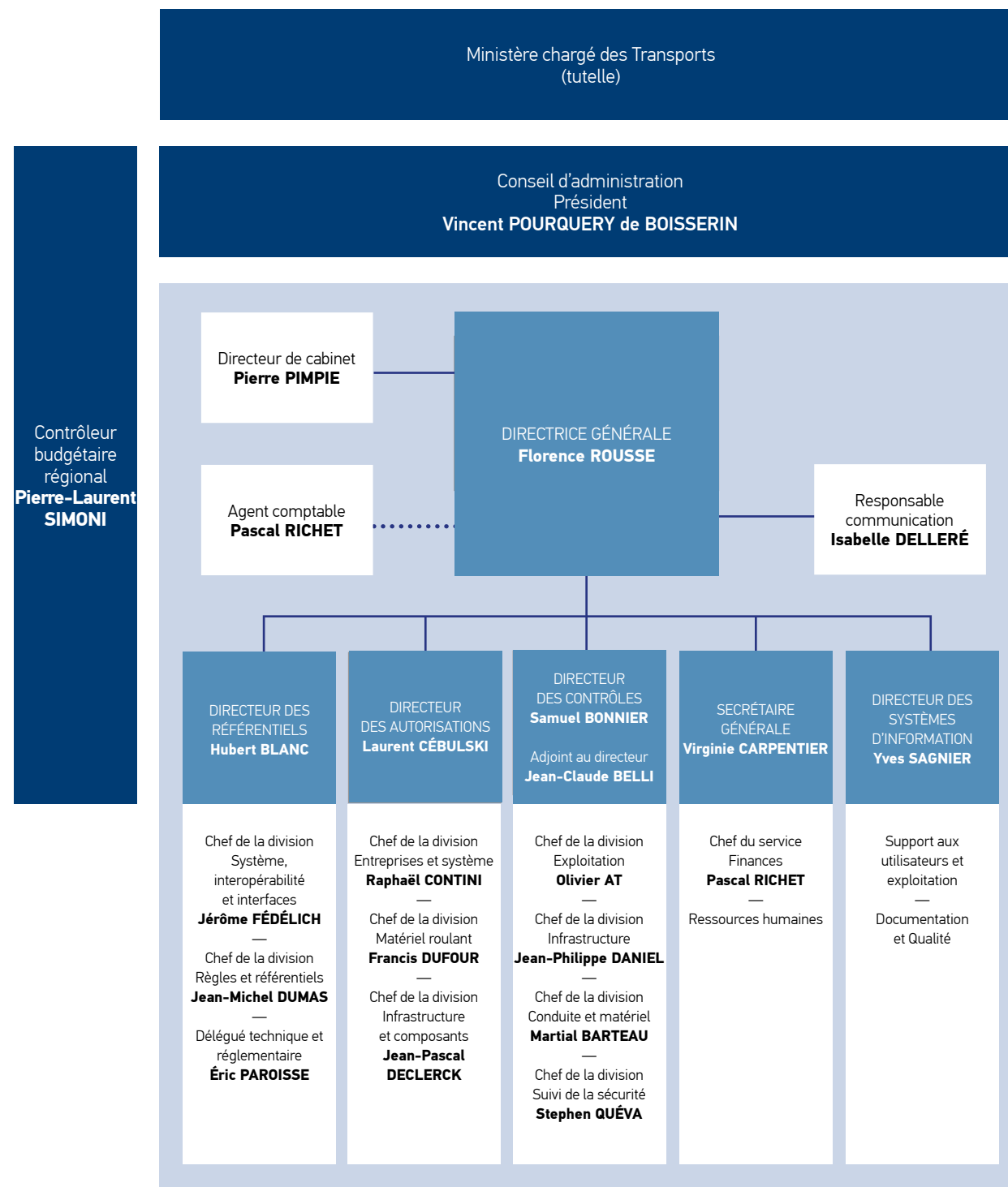
Il va résulter de ces réformes aux niveaux national et européen l'entrée en lice de nouveaux acteurs, avec des conséquences tangibles sur l'activité de l'EPSF qui devra être proactif dans les transformations du secteur, via un accompagnement des nouveaux entrants ou encore la négociation de coopérations appropriées. En effet, dans un environnement devenu largement transnational, l'EPSF va se comparer à ses homologues étrangers et à l'Agence, ayant à cœur de faire valoir l'expérience française en matière de sécurité ferroviaire et de peser dans le nouveau concert européen. Au surplus, l'innovation et la numérisation vont également contribuer à revoir les méthodes de travail et les procédures, à l'interne comme à l'externe, s'ajoutant aux bouleversements purement législatifs.

À travers tout ce changement, à la fois réglementaire, économique et technologique, le COP 2019 – 2021 devra conforter l'EPSF dans une vision stratégique, scientifique et pragmatique, selon les grandes lignes suivantes :

- accompagner les acteurs du ferroviaire dans le contexte des transformations du marché ;
- établir et mettre en œuvre les coopérations institutionnelles nécessaires au bon fonctionnement du système ferroviaire dans le nouveau cadre de sécurité et d'interopérabilité posé par le 4^e paquet ferroviaire ;
- approfondir les méthodes d'identification, d'analyse et de prévention des risques d'accidents ;
- anticiper les impacts des évolutions technologiques et numériques sur la sécurité ;
- adapter l'organisation et les compétences de l'EPSF pour renforcer ses capacités opérationnelles.

L'organisation

Organigramme 2018



Le conseil d'administration

La composition du conseil d'administration est la suivante :

- un président : Vincent Pourquery de Boisserin, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD);
- les cinq autres représentants de l'État sont désignés es fonctions. Ils représentent les directions d'administration centrale directement concernées par l'activité de l'établissement : la direction des Services de transport, la direction

- des Infrastructures de transport, la direction générale des Entreprises, la direction générale de la Sécurité civile et de la gestion des crises, la direction du Budget;
- un député et un sénateur;
- deux représentants élus du personnel;
- deux personnalités qualifiées.

L'équipe de direction 2019



De droite à gauche : **Pierre Pimpie**, directeur de cabinet, **Florence Rousse**, directrice générale, **Isabelle Delleré**, responsable communication, **Hubert Blanc**, directeur des Référentiels, **Jean-Philippe Daniel**, adjoint au directeur des Contrôles, **Laurent Cébulski**, directeur des Autorisations, **Virginie Carpentier**, secrétaire générale, **Samuel Bonnier**, directeur des Contrôles et **Yves Sagnier**, directeur des Systèmes d'information.

Les dates clés

Séminaire annuel de retour d'expérience

Le **6 février 2018** s'est tenu le 9^e séminaire annuel de retour d'expérience organisé par l'EPSF. Plus de 160 personnes se sont réunies dans les locaux de l'UIC à Paris pour partager le bilan du niveau de sécurité français et les actions engagées en faveur de la sécurité des circulations ferroviaires.



Comité de suivi de la sécurité

L'EPSF a participé le **16 février 2018** au Comité de suivi de la sécurité ferroviaire réuni par Madame Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports. Ce comité a consacré une part importante de ses débats et conclusions aux programmes de sécurisation des passages à niveau.

Journée d'animation réglementaire

Le **30 mai 2018**, l'EPSF a organisé sa 6^e Journée d'animation réglementaire. 192 personnes ont participé à cette journée qui continue de répondre à une attente très forte du secteur sur les sujets d'actualité réglementaire.

06/02

15/02

16/02

20/03

30/05

Publication d'un guide franco-suisse

Le **15 février**, l'EPSF et son homologue, l'OFT, ont cosigné un guide en matière de reconnaissance mutuelle des équipements de contrôle de la marche des trains sur les lignes en zone frontalière. Ce guide est le premier du genre pour l'EPSF ; il permettra de faciliter la délivrance d'autorisations de mise en service d'infrastructures binationales entre les deux États en permettant leur instruction sur la base de dossiers communs et acceptés par les deux autorités.



Signature d'une lettre d'intention entre l'ANSSI et l'EPSF

L'ANSSI et l'EPSF ont signé, le **20 mars**, une lettre d'intention afin de coopérer dans le domaine de la sécurité des systèmes d'information. Cet accord prévoit un échange régulier d'informations entre les deux organisations concernant les incidents affectant la sécurité des systèmes d'information et un travail d'identification d'exigences de sécurité ferroviaire qui concerneraient les logiciels et équipements de communication.

Les faits marquants

2

Publication de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018

La loi n° 2018-515 du **27 juin** « pour un nouveau pacte ferroviaire » a été publiée le 28 juin au Journal officiel. Elle pose le cadre de la mise en œuvre du nouveau pacte ferroviaire, annoncé par le Premier ministre en février : préparation à l'ouverture à la concurrence, réorganisation du groupe public ferroviaire, mise en place d'un nouveau cadre social.

Audition de Florence Rousse à l'Assemblée nationale

Dans le cadre d'une mission sur la préparation du verdissement du parc ferroviaire confiée par le Premier Ministre au député de la Gironde Benoît Simian, Madame Florence Rousse, directrice générale de l'EPSF, a été auditionnée le **4 septembre** à l'Assemblée nationale sur les modalités d'autorisation d'un train à hydrogène sur le territoire français.

Accord de coopération en matière de surveillance avec l'AESF

Après la Belgique, le Luxembourg, la Suisse et l'Italie, l'EPSF a signé, le **18 octobre 2018**, un accord de coopération en matière de surveillance avec l'Agence nationale de sécurité ferroviaire (AESF) du Royaume d'Espagne. Cet accord concerne exclusivement la coopération en matière de surveillance des entreprises ferroviaires qui exercent leurs activités dans les deux États.

28/06

06/07

04/09

12/09

18/10



Visite de Josef Doppelbauer à l'EPSF

Monsieur Josef Doppelbauer, directeur exécutif de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, est venu rencontrer Florence Rousse et son comité de direction au siège social de l'EPSF, à Amiens le **6 juillet 2018**. Les sujets liés à la mise en application du 4^e paquet ferroviaire y ont été largement débattus.



Lancement du projet de train autonome

Une conférence de presse, organisée par SNCF et ses partenaires, a eu lieu le **12 septembre** à Paris sur la création de deux consortiums ayant pour mission de développer d'ici cinq ans deux prototypes de trains autonomes (un consortium « fret » et un consortium « voyageurs »). L'EPSF est associé aux travaux de chacun de ces consortiums.

Conférence sur la sécurité ferroviaire

Le **5 décembre**, l'EPSF a organisé sa conférence annuelle intitulée « Vers une analyse systématique des risques ». Avec la contribution des professionnels du secteur ferroviaire et aussi d'autres secteurs, ce sont plus de 250 personnes concernées par la gestion des risques qui se sont rassemblées autour de ce thème.



International Railway Safety Council

Du **21 au 26 octobre 2018**, l'International Railway Safety Council (IRSC) a tenu sa conférence annuelle à Dublin sur le thème de la culture organisationnelle au service de la sécurité. L'EPSF y a contribué notamment en présentant le travail mené en matière de modélisation des risques au service du retour d'expérience.

18/10

21-26/10

19/11

05/12

FIN 2018

Visite du sénateur Daniel Dubois à l'EPSF

Le sénateur Daniel Dubois a été désigné membre du conseil d'administration de l'EPSF par le président du Sénat, Monsieur Gérard Larcher, en février 2018. Il s'est rendu le **18 octobre** au siège de l'établissement à Amiens afin de rencontrer les équipes et approfondir sa connaissance des enjeux principaux de la sécurité ferroviaire.

Première réunion de négociation entre l'EPSF et l'Agence

Le **19 novembre** s'est tenue la première réunion entre l'EPSF et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue d'établir un accord de coopération visant à préciser les modalités pratiques des interfaces nécessaires à l'exercice de leurs missions respectives dans le cadre de la mise en application du 4^e paquet ferroviaire.

Notification des dates de transposition du 4^e paquet par les États membres

Selon l'article 57(1) de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et l'article 33(1) de la directive (EU) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire, tous les États membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives du volet technique du 4^e paquet ferroviaire au 16 juin 2019. Les dispositions des directives du volet technique du 4^e paquet ferroviaire permettent cependant aux États membres de reporter cette mise en application au 16 juin 2020. La France a confirmé, fin 2018, une transposition au 16 juin 2019.

Les accidents marquants

22/02

Le 22 février, des voyageurs descendent d'un train en gare de **d'Écommoy (72)**. La desserte de cette gare par ce train s'effectue en stationnant ce dernier sur la traversée de voie à niveau par le public (TVP). Les personnes se positionnent donc devant celle-ci et attendent le départ du train pour traverser. Lorsque le train se met en mouvement et dégage la TVP, trois personnes traversent sans percevoir la signalisation passée au rouge et sans voir qu'un autre train de voyageurs arrive dans l'autre sens. La troisième personne se fait mortellement heurter. Une enquête technique a été déclenchée par le BEA- TT.

24/08

Le 24 août, alors qu'il circule à 27 km/h, un TGV déraile en gare de **Marseille – Saint-Charles (13)** suite à une rupture de rail. Cet accident, qui n'a entraîné aucune conséquence humaine, a engendré de fortes perturbations durant une période de retours de vacances. Une enquête technique a été déclenchée par le BEA-TT.

10/10

Le 10 octobre, lors de son évolution **entre Capvern et Tournay (65)**, un lorry automoteur part en dérive avec cinq agents à bord. Les différents chantiers présents sur le parcours sont évacués. La déclivité importante entraîne une prise de vitesse de l'engin estimée à 80-100 km/h. Un premier agent est éjecté sur le parcours et se blesse grièvement, deux autres agents sont tués lors de la collision finale et un quatrième se blesse grièvement. Une enquête a été lancée par le BEA-TT pour identifier les causes précises de cet accident. Dans le même temps, des mesures conservatoires ont été prises par le constructeur du lorry automoteur.

3

Les activités

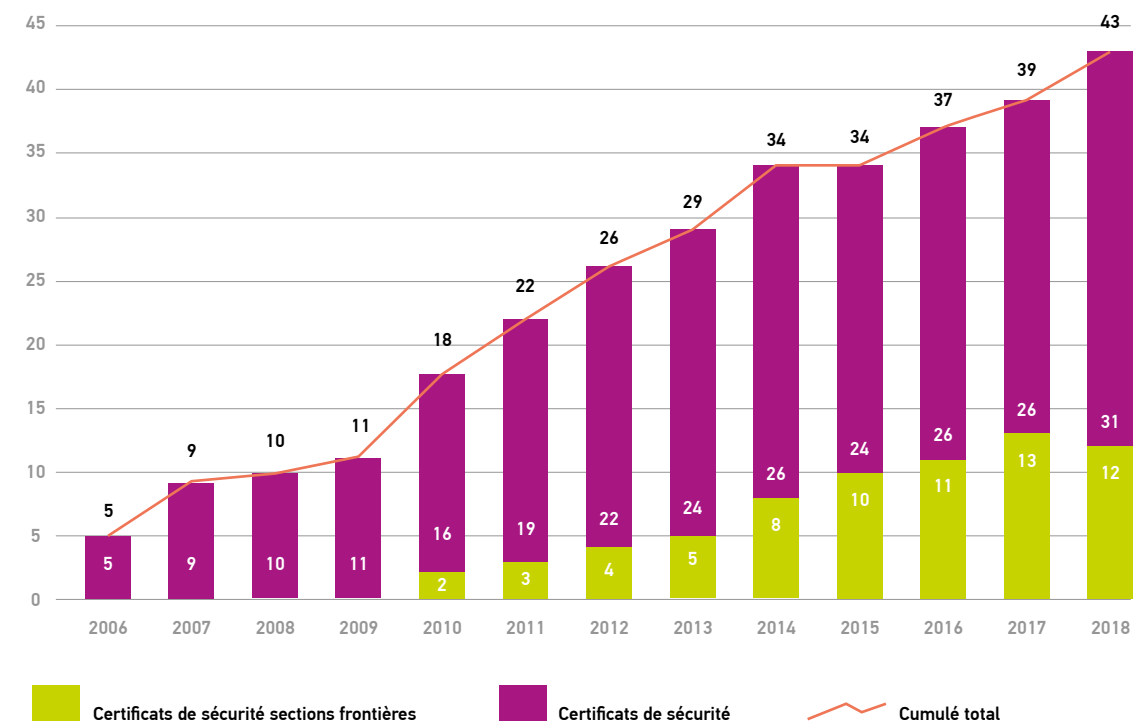
Panorama du secteur ferroviaire

Un secteur en évolution

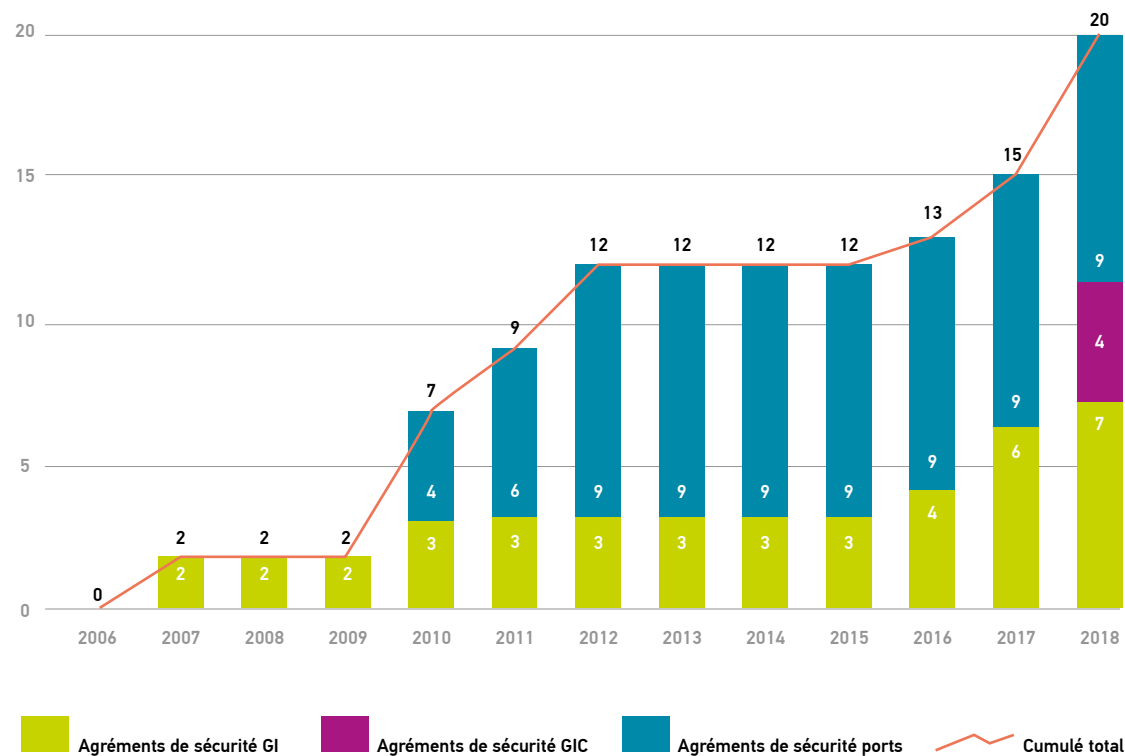
Le nombre d'acteurs autorisés et contrôlés par l'EPSF n'a cessé de croître au fil des ans comme le montrent les graphiques ci-dessous.

Cette hausse résulte non seulement d'une augmentation conséquente du nombre d'entreprises ferroviaires circulant sur le réseau mais également de l'accroissement du nombre des gestionnaires d'infrastructure et des organismes de formation. Le paysage s'est par ailleurs diversifié avec l'apparition des premiers gestionnaires d'infrastructure conventionnés. Ce contexte a amené l'établissement à appréhender de nouveaux profils d'interlocuteurs, dotés de problématiques spécifiques.

➤ Nombre de certificats de sécurité en cours de validité au 31 décembre de chaque année depuis 2006



➤ Nombre d'agrèments de gestionnaires d'infrastructure (GI) en cours de validité au 31 décembre de chaque année depuis 2006



Les autorisations majeures

■ Les installations fixes

L'ETCS niveau 1 sur les lignes nouvelles

La ligne à grande vitesse Bretagne – Pays-de-la-Loire (LGV BPL) et le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) ont tous deux été autorisés en 2017. En 2018, le sous-système de contrôle, commande et de signalisation ETCS niveau 1 a également été autorisé sur ces deux lignes.

En effet, la LGV BPL, équipée du sous-système ETCS niveau 2 superposé au système national TVM300 sur tout son linéaire, est également conçue pour être circulée sur le contournement nord du Mans par des circulations fret et voyageurs. Ainsi, pour permettre aux trains de fret d'emprunter ce tronçon, cette section de la LGV BPL a été équipée de l'ETCS niveau 1 dont l'autorisation commerciale a été délivrée en juillet 2018.

Le CNM, exploité à la vitesse maximale de 220 km/h, était quant à lui équipé d'un système de signalisation latérale de type BAL + KVB. Faisant partie d'un corridor de fret européen, la ligne a également été équipée de l'ETCS niveau 1 dont l'autorisation commerciale a été délivrée en avril 2018.

Ces deux autorisations viennent donc clore le périmètre des principaux travaux initiés sur ces lignes nouvelles.

De nouveaux tunnels à l'étude et en percement

Le projet EOLE prévoit le prolongement du RER E à l'ouest depuis la gare d'Hausmann Saint-Lazare jusque Nanterre avec la création de deux gares nouvelles au niveau de la Porte Maillot et sous le CNIT à La Défense. C'est dans ce cadre que le dossier préliminaire de sécurité a été approuvé par l'EPSF le 9 mars 2018, validant ainsi l'ensemble des éléments de conception et permettant le démarrage des travaux de percement du tunnel. Ce nouveau tronçon devrait être mis en service en 2022.

Un autre tunnel, celui-ci reliant la France et l'Italie, est également à l'étude. Il s'agit du Tunnel Euralpin entre Lyon et Turin (TELT) pour lequel une première phase de conception a été validée par l'approbation du dossier préliminaire de sécurité « génie civil » le 27 avril 2018. Ce tunnel étant un ouvrage transfrontalier, les études et travaux sont suivis par un comité intergouvernemental et les analyses de sécurité par les deux autorités nationales de sécurité en concertation : l'ANSF pour l'Italie et l'EPSF pour la France. Les études relatives à ce tunnel ainsi que le percement



➤ Liaison ferroviaire entre Belfort et Delle

du tunnel de reconnaissance se poursuivent dans l'attente d'une validation définitive du projet et de la montée en puissance des travaux.

Densification des liaisons ferroviaires entre la France et la Suisse

L'année 2018 a également vu la réouverture de la liaison ferroviaire entre Belfort et Delle et l'approbation du dossier préliminaire de sécurité du projet CEVA.

Complètement rénovée et autorisée par l'EPSF en décembre 2018, la réouverture de la ligne entre Belfort et Delle permet ainsi :

- la desserte des gares entre Belfort et Delle par SNCF Mobilités, avec une fréquence de 24 allers-retours par jour ;
- la desserte des gares entre Belfort – Montbéliard TGV, halte de Meroux et Bienne (Suisse) par 16 allers-retours quotidiens assurés par des trains des Chemins de fer fédéraux suisses.

Enfin, les derniers éléments de conception du projet CEVA ont également été approuvés par l'EPSF le 7 mars 2018. Ce projet qui consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle entre Annemasse en France et Genève en Suisse arrive désormais au stade final de réalisation, sa mise en service étant programmée fin 2019.

■ Les exploitants ferroviaires

La modification de l'agrément de sécurité de SNCF Réseau dans le cadre du projet « Nouvel R »

Le 9 juillet 2018, l'EPSF a modifié l'agrément de sécurité de SNCF Réseau pour autoriser la mise en œuvre de la nouvelle organisation du gestionnaire de l'infrastructure prévue par un projet baptisé « Nouvel R ».

Les premiers gestionnaires d'infrastructure conventionnés

L'EPSF a délivré pour la première fois en 2018 des agréments de sécurité à des gestionnaires d'infrastructure conventionnés (GIC).

Au terme du dernier alinéa de l'article L.2111-9 du Code des transports, il est prévu que sous certaines conditions, pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les installations de service, SNCF Réseau peut confier par convention certaines de ses missions à toute personne, selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit, à l'exception de celles concernant l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national. Ces entreprises ont la qualité de gestionnaires d'infrastructure conventionnés et doivent être agréées à cet effet.

C'est dans ce contexte que l'EPSF a délivré quatre agréments de sécurité à des GIC, à savoir : CFTA, Colas Rail, Sferis et Socorail.

De nouvelles entreprises ferroviaires

Enfin, il convient de noter que l'année 2018 a continué de voir croître le nombre d'entreprises ferroviaires autorisées à circuler sur tout ou partie du réseau ferré national. Ainsi, cinq entreprises ferroviaires ont obtenu un nouveau certificat de sécurité en 2018 : Bombardier, CFTA, Esifer, Ouest Rail et Transifer.

■ Les matériels roulants

Les principales autorisations ont concerné des variantes de types autorisés. On peut notamment citer l'automoteur Regio 2N du constructeur Bombardier dans sa variante apte à circuler à 200 km/h, la locomotive de fret DE18 du constructeur Vossloh dans sa variante équipée de l'équipement de signalisation embarqué « Tri-standard ERTMS-KVB-TBL1 » ainsi que du STM PZB lui permettant de circuler en France, Belgique et Allemagne. De nouvelles variantes de wagons-trémies ou citernes destinés respectivement au transport de céréales ou de gaz liquéfié et de wagons articulés Lohr pour le transport de semi-remorques ont également fait l'objet de nouvelles autorisations.

Des autorisations pour étendre le champ des prescriptions d'exploitation de quelques matériels ont également été délivrées, notamment pour l'automoteur Regio 2N destiné à l'Île-de-France en unité multiple de trois éléments, et la locomotive BR185.1 (TRAXX F140 AC.1/M) de Bombardier pour étendre son domaine d'exploitation au service « voyageurs ».

Dans la continuité des années précédentes, huit demandes de dérogations aux STI, notamment au règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle, commande et signalisation », ont été instruites concernant principalement les variantes de type de matériels roulants faisant l'objet de projets déclarés à un stade avancé de développement.

Deux nouveaux agréments RID¹ de wagons citernes destinés au transport de marchandises dangereuses ont été délivrés en 2018. Il s'agit des deux derniers agréments délivrés par l'EPSF, en conséquence de la publication de l'arrêté du 25 juin 2018 modifiant l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») qui désigne la DREAL Hauts-de-France pour délivrer ces agréments à l'avenir.

Quarante-sept autorisations de circulation exceptionnelle (ACE) ont également été délivrées pour la réalisation d'acheminements et d'essais de matériels roulants sur le RFN. Ces ACE ont concerné principalement des essais de frein (environ 15 %), de captage (environ 20 %) et d'équipement de sécurité, notamment l'ERTMS (environ 25 %). Notons qu'une ACE a été délivrée dans le cadre d'une innovation consistant à tester un convoi modifié pour réaliser des circulations d'essais en « téléconduite » depuis le sol. Ces essais constituent la première phase d'un sous-projet qui s'intègre dans le cadre de travaux relatifs au train autonome.



De gauche à droite et de haut en bas :

- Locomotive de fret DE18
- Locomotive BR185.1 (TRAXX F140 AC.1/M)
- Regio 2N destiné à l'Île-de-France



■ Les systèmes mixtes (trams-trains et RER)

Faisant suite à l'entrée en vigueur du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, l'année 2018 a vu la mise en application de la nouvelle procédure d'autorisation

des systèmes mixtes. Le premier cas concret a été le projet de rénovation des véhicules M184 qui circulent sur la ligne B du RER, avec l'instruction d'un dossier d'analyse des risques croisés suivi d'un premier dossier de conception de la sécurité.

Les contrôles en commun avec les autorités nationales de sécurité européennes

Dans le contexte d'ouverture du marché ferroviaire et d'acteurs toujours plus nombreux à contrôler, le développement d'approches coordonnées avec nos homologues européens en matière de surveillance des exploitants exerçant leurs activités ferroviaires dans plusieurs États membres prend toute son importance. L'EPSF s'est inscrit dans cette démarche dès 2015 et a, depuis, passé des accords de surveillance avec les autorités belge (SSICF), luxembourgeoise (ACF), suisse (OFT), italienne (ANSF) et espagnole (AESF).

Dans ce cadre, l'EPSF s'est attaché à poursuivre la mise en œuvre de contrôles réalisés en commun avec ces autorités nationales de sécurité. Cinq contrôles de ce type ont ainsi été menés en 2018 dont deux avec le SSICF, un avec l'ACF et deux avec l'OFT. D'autres initiatives sont programmées en 2019.

¹ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses

La préparation de la mise en œuvre du 4^e paquet ferroviaire

Les nouveaux textes européens

Le volet technique du 4^e paquet ferroviaire, issu notamment de la directive (UE) 2016/798 et de la directive (UE) 2016/797, entre en vigueur en France le 16 juin 2019.

Dans cette perspective, l'EPSF a poursuivi en 2018 le soutien qu'il apporte au ministère chargé des Transports dans le cadre de l'adoption, par la Commission européenne, des actes d'exécution et actes délégués appelés par les directives susvisées. Ainsi, en 2018, ont été adoptés les actes suivants après discussions avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et la profession :

- règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 relatif aux « Modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires » ;
- règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 relatif aux « Modalités pratiques du processus de délivrance des certificats de sécurité uniques »

- règlement d'exécution (UE) 2018/764 de la Commission du 2 mai 2018 sur les droits et redevances dus à l'Agence et leurs conditions de paiement ;
- règlement d'exécution (UE) 2018/867 de la Commission du 13 juin 2018 établissant le règlement intérieur de la ou des chambres de recours de l'Agence ;
- décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission ;
- recommandation de la Commission du 18 juillet 2018 concernant des orientations pour la mise en œuvre harmonisée du système européen de gestion du trafic ferroviaire dans l'Union ;
- règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations « CE » et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification « CE » des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797, et abrogeant le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission ;
- acte d'exécution relatif à un mandat de la Commission à l'Agence concernant une méthode de sécurité visant à évaluer le niveau de sécurité et de performance de sécurité des opérateurs ferroviaires aux niveaux national et de l'Union ;
- révision de l'annexe VI de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la certification des conducteurs de trains assurant la conduite de locomotives et de trains au sein du système ferroviaire dans la Communauté.

D'autres sujets ont fait l'objet de discussions en groupes de travail de l'Agence, concernant l'évolution d'actes juridiques devant intervenir courant 2019 :

- la révision de la STI « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » et de la STI « Matériel roulant – Wagons pour le fret », avec pour objet la gestion des modifications d'un véhicule autorisé et l'alignement avec les termes de la directive « Interopérabilité » (UE) 2016/797 et du règlement d'exécution (UE) 2018/545 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire ;
- la révision de la STI « Matériel roulant – Bruit », introduisant le principe d'itinéraires moins bruyants ;
- la révision de la STI « Exploitation et gestion du trafic », en particulier concernant les ordres écrits remis aux conducteurs, le sujet de la signalisation arrière des trains et la compatibilité du véhicule avec l'itinéraire ;
- la révision des STI « Contrôle, commande et signalisation » (CCS), « Énergie », « Infrastructure » et « Tunnels » ;
- la révision du règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 11 mai 2011, dont l'objectif affiché vise à étendre la certification obligatoire des entités en charge de l'entretien à tous les véhicules, à améliorer la description des relations entre les parties et les conditions de la sous-traitance et, enfin, à assurer une meilleure traçabilité de la gestion des pièces critiques.

Enfin, l'EPSF a participé à des travaux liés à la mise en œuvre d'outils et registres informatiques concernant :

- la définition et la mise en œuvre des spécifications techniques du Guichet unique « OSS » (*One Stop Shop*) ;
- le suivi des évolutions concernant les actes d'exécution relatifs à la refonte du Registre de l'infrastructure et du Registre des types de véhicules ;
- les travaux de mise en place par l'Agence d'un système informatique à utiliser pour la notification et la classification des règles nationales (Single Rule Database), visé à l'article 27 du règlement (UE) 2016/796. Le groupe de travail correspondant poursuit ses travaux en 2019 ;
- les travaux d'élaboration, en application de l'article 14 paragraphe 10 de la directive (UE) 2016/797, de l'acte d'exécution portant sur la classification par l'Agence des règles nationales notifiées en différents groupes, afin de faciliter l'acceptation croisée dans différents États membres et la mise sur le marché, y compris la compatibilité entre les équipements fixes et mobiles.

L'EPSF a par ailleurs poursuivi le soutien qu'il apporte au ministère chargé des Transports dans les discussions au sein de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). L'établissement a ainsi participé aux groupes de travail techniques ainsi qu'à la Commission technique d'experts ayant conduit l'OTIF à adopter en 2018 les prescriptions techniques uniformes « Telematic Applications for Passenger services » et « Telematic Applications for Freight ». L'OTIF a également initié, en 2018, des discussions relatives à l'établissement de requis techniques pour l'infrastructure et assuré un travail global visant au maintien de la cohérence entre les textes de l'OTIF et les actes juridiques de l'Union européenne liés au 4^e paquet ferroviaire.

La transposition des directives en droit français

Outre les avis formulés sur le projet de loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, l'EPSF a répondu à plusieurs sollicitations du ministère chargé des Transports à l'occasion de la préparation de l'ordonnance de transposition du volet technique du 4^e paquet ferroviaire qui a été publiée le 30 avril 2019 (ordonnance n° 2019-397).

L'EPSF a également apporté son soutien au ministère dans le cadre des travaux d'élaboration et de concertation avec le secteur concernant le décret n° 2019-525 du 27 mai 2019, relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires, qui transpose le 4^e paquet ferroviaire. L'EPSF a, en outre, contribué à la définition du champ d'application et aux grandes lignes des arrêtés qui seront pris en application de ce décret et pour compléter la

transposition :

- modification 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 : avec la conduite de travaux préparatoires incluant la hiérarchisation des priorités ;
- nouvel arrêté « Autorisation de mise sur le marché des installations fixes » ;
- modification de l'arrêté relatif aux dossiers de sécurité des systèmes mixtes en application de l'article 58 du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;
- nouvel arrêté « NoBo/DeBo », destiné à remplacer l'arrêté « OQA » qui sera abrogé ;
- nouvel arrêté « Essais ».

des mises à disposition de personnels ou encore des offres de formations réciproques.

■ Accords de coopération avec les autres autorités nationales de sécurité

Le volet technique du 4^e paquet ferroviaire a introduit des concepts nouveaux nécessitant de revoir et de compléter les modalités de coopération avec les autres autorités nationales de sécurité (ANS).

En effet, le certificat de sécurité unique ou l'autorisation de mise sur le marché de véhicule, respectivement délivrés sur un domaine d'exploitation ou un domaine d'utilisation limités à un seul État membre, peuvent, sous certaines conditions, être valides sans extension du domaine d'exploitation autorisé jusqu'à une gare de l'État voisin située à proximité de la frontière, lorsque les caractéristiques de réseau et d'exploitation s'avèrent similaires.

Ce nouveau concept nécessite de définir les limites précises des infrastructures potentiellement concernées. Il impacte également les activités d'instruction des demandes de certificats de sécurité uniques et d'autorisations de véhicules, ainsi que la surveillance des exploitants, ce qui nécessitera la mise en place de nouvelles modalités de coopération entre ANS.

Le nouveau dispositif a conduit l'EPSF à réunir un comité de pilotage, associant le secteur, concernant les sections frontalières ferroviaires de la France avec les pays limitrophes. Un rapport a été remis au ministère chargé des Transports le 29 mai 2018.

Tenant compte de cette étude et des évolutions réglementaires, des travaux ont ainsi été lancés avec l'ANS espagnole et l'ANS suisse qui se sont montrées d'emblée particulièrement intéressées pour cartographier les infrastructures pertinentes qui pourraient être qualifiées de « gare frontière » au sens des nouvelles

directives. Ce travail, qui doit se poursuivre en 2019 avec l'ensemble des ANS des pays frontaliers, constitue un préalable à la refonte des accords existants en matière de surveillance d'une part, en matière d'acceptation croisée d'autorisation de véhicule d'autre part.

Les cas d'apprentissage avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

En perspective de l'entrée en vigueur du volet technique du 4^e paquet ferroviaire à partir du 16 juin 2019, l'Agence a engagé, fin 2017 avec les ANS, une démarche dite de « learning cases » (cas d'apprentissage) ayant pour objectifs :

- de faire monter en compétence ses futures équipes dédiées à l'instruction ;
- de préparer la phase de transition durant laquelle des dossiers verront leur instruction initiée par les ANS mais feront l'objet d'une autorisation postérieure au 16 juin 2019, date d'entrée en compétence de l'Agence.

L'EPSF a débuté un travail d'identification des dossiers concernés dès août 2017, pour le matériel roulant et les certificats de sécurité. Pour chaque dossier, chaque entreprise postulante a donné son accord pour que l'Agence participe aux réunions de travail en tant qu'observatrice. L'Agence a privilégié les dossiers internationaux, qu'ils soient autorisés avant ou après le 16 juin 2019, avec pour certains

une incertitude de planning sur la date de délivrance de l'autorisation. Au total, ce sont neuf dossiers relatifs au matériel roulant et deux dossiers de certificats de sécurité (un nouveau dossier et un renouvellement) qui ont été traités avec l'Agence.

Grâce au travail conjoint réalisé, l'EPSF et l'Agence ont pu clarifier certains sujets préfigurant la future coopération entre les deux organisations, tels que la gestion des demandes de dérogation, le niveau de profondeur des instructions, notamment dans le cas de dossiers relatifs à l'ERTMS, ou encore la gestion des contraintes exportées. En étant présente lors des réunions organisées en présence du demandeur, l'Agence a également pu mesurer la nécessité, dans certains cas, de trouver un juste équilibre entre le délai d'instruction et les contraintes industrielles et d'appréhender les interrogations du secteur (en matière de sécurité, d'interopérabilité et de réglementation) sur les dossiers soumis.

Les autorisations des engins de travaux et d'entretien de l'infrastructure

Historiquement, en France, c'était SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure, qui délivrait des agréments de circulation aux engins de travaux et d'entretien de l'infrastructure selon un mode procédural qui avait été établi au fil des années. Avec l'entrée en vigueur le 16 juin 2019 du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, ces matériels devront faire l'objet d'autorisations de mise sur le marché. Il faut noter que le règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la STI « Matériel roulant - Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » inclut les engins de travaux dans son champ d'application. Cette STI reste néanmoins d'application volontaire pour ce type de véhicule ferroviaire.

C'est dans cette perspective et dans la continuité des échanges avec SNCF Réseau et avec le secteur qu'un certain nombre d'actions ont été menées en 2018 :

- le document des références nationales a été mis à jour, intégrant notamment la norme EN 14033-2 relative aux prescriptions techniques pour le déplacement et le travail des machines

de construction et de maintenance empruntant exclusivement les voies ferrées ;

- une liste de matériels considérés à un « stade avancé de développement » a été établie et une période de transition d'un an a été proposée dans le cadre de la transposition des nouvelles directives, période durant laquelle les projets déclarés pourront être autorisés sur la base du travail déjà réalisé par SNCF Réseau ;
- la modification de l'arrêté du 19 mars 2012 a été discutée avec les entreprises du secteur, sous l'égide de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer, notamment pour introduire un article 29 ter visant à étendre la date du « droit du grand-père », initialement antérieure au 30 mars 2012, jusqu'au 16 juin 2019. Cet article permettra aux détenteurs d'engins de travaux qui le souhaitent de faire immatriculer leurs matériels dans le Registre national des véhicules sur la base d'une reconnaissance de l'agrément délivré par SNCF Réseau, comme une équivalence d'autorisation dans les conditions y afférentes.

Une animation du secteur toujours renforcée

De gauche à droite et de haut en bas :

- Eric Conti, chef de division Transports ferroviaires et guidés – BEA-TT
- Roman Slovak, Risk manager – OFT
- Frédéric Horny, chef du département Documentation sécurité ferroviaire – SNCF Réseau
- Philippe Bouhier, responsable division Politiques de sécurité – SNCF Réseau



Le séminaire annuel de retour d'expérience

Le séminaire, « **Partager pour progresser** », organisé chaque année par l'EPSF a pour objectif de réunir l'ensemble des professionnels du secteur ferroviaire afin de contribuer activement au développement de la démarche de retour d'expérience (REX) et d'échanger sur les sujets de sécurité.

Le bilan du niveau de sécurité des circulations et les événements marquants 2017 ont été présentés par l'EPSF. Ce bilan synthétise les données relatives aux accidents tels que définis dans la réglementation européenne mais aussi, plus largement, l'ensemble des éléments portant sur les incidents collectés tout au long de l'année par l'EPSF et enregistrés depuis fin 2017 dans la base de données commune des événements de sécurité SCOTES. Il contribue à l'élaboration par chacun des acteurs de ses plans d'amélioration de la sécurité ferroviaire.

SNCF Réseau est, dans ce cadre, intervenu pour décrire les modifications apportées à sa politique de sécurité sur le transport de marchandises dangereuses suite au déraillement d'un train de fret en gare de triage de Sibelin survenu le 13 mars 2017. Le sujet des défaillances d'organes de roulement du

matériel roulant a été traité compte tenu des alertes émises aux niveaux européen et national à ce sujet en 2017. Le BEA-TT est intervenu sur ce thème en communiquant les résultats de l'enquête menée sur les ruptures de rail, causées par la circulation d'un wagon dont les deux roues d'un essieu étaient porteuses chacune d'un méplat, constatées entre Pons et Jonzac au passage d'un train de fret le 13 décembre 2016.

Ce bilan, illustré de cas concrets, a été suivi d'une session consacrée aux accidents liés aux interfaces du système ferroviaire. Le BEA-TT a exposé les conclusions de la première phase de son étude sur les accidents mortels par intrusion de personnes non autorisées. Cette première phase de bilan réalisée à partir du recueil documentaire des données d'accidents disponibles devrait être suivie d'une phase d'évaluation des politiques de prévention de ces accidents et, s'il y a lieu, de recommandations. SNCF Réseau a ensuite présenté son programme d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et en particulier sa politique d'investissement, les expérimentations menées et la manière d'évaluer les risques localement pour mettre en œuvre les solutions adaptées. L'autorité nationale de sécurité suisse, l'OFT, a expliqué et

illustré les améliorations qui ont été apportées sur le réseau suisse et les résultats significatifs obtenus dans le cadre d'un programme de rénovation nationale des passages à niveau initié depuis 1999. Le partage de cette expérience a été particulièrement apprécié par l'ensemble des participants.

La dernière session portant sur le bilan du renforcement du REX organisé par l'EPSF tout au long de l'année est venue clôturer ce séminaire. Outre la présentation des travaux qui ont permis la mise à disposition aux exploitants ferroviaires de la base de données SCOTES en fin d'année 2017, ont été présentés les développements de celle-ci prévus en 2018, à savoir notamment la possibilité de localiser géographiquement les événements et une nouvelle version logicielle, plus ergonomique et utilisable sur tout type de support. En matière d'exploitation des données, l'EPSF a présenté l'avancement

Le premier retour d'expérience sur la formation initiale aux tâches essentielles de sécurité

Au cours de l'année 2017, l'EPSF a été sollicité par certains exploitants au sujet de l'évaluation de la qualité et de l'efficacité du processus de formation initiale des opérateurs exerçant des tâches essentielles de sécurité (TES). Ce processus important du point de vue de la sécurité des circulations ferroviaires implique les exploitants eux-mêmes, quelquefois leurs sous-traitants, les organismes de formation et l'EPSF qui autorise et contrôle ces exploitants et organismes de formation.

Parmi les actions décidées au cours des échanges entre ces exploitants et l'EPSF, il est rapidement apparu comme opportun d'organiser une réunion de retour d'expérience dédiée à ce sujet à laquelle participeraient les acteurs concernés.

Cette première réunion de retour d'expérience sur la formation aux TES s'est tenue le 6 février 2018 et a rassemblé des représentants d'organismes de formation, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le ministère chargé des Transports, l'AFRA, l'UTP et le SETVF.

Il est ressorti du partage d'expérience que les exploitants ferroviaires sont particulièrement attachés à la qualité de la formation de leurs collaborateurs aux TES. De même, les organismes de formation souhaitent satisfaire leurs clients et sont conscients de l'importance de leur rôle dans la sécurité du système ferroviaire. Pour autant, à ce jour, le processus doit être amélioré pour que les acteurs soient capables de mesurer systématiquement et objectivement la qualité des formations dispensées et d'en partager les résultats. L'EPSF a rappelé que l'agrément qu'il délivre et qu'il contrôle porte sur la capacité d'une

des travaux visant à mettre en place des cercles de partage des données des événements de sécurité entre exploitants volontaires et la démarche scientifique de modélisation des risques engagée avec le soutien de l'INERIS appuyé par CONCEPT RISK.

Un sondage par voie électronique a permis d'interroger les participants sur leurs attentes en matière d'évolutions du retour d'expérience que ce soit du point de vue des thèmes à traiter que de la manière de le faire. Les résultats de ce sondage ont conduit l'EPSF à déclencher deux nouveaux groupes de travail, en plus des groupes de travail sur les incendies de matériels « voyageurs » et sur les franchissements de signaux fermés, associant des représentants du secteur sur le thème du pilotage de la sécurité et de la formation initiale des opérateurs exerçant des tâches de sécurité.

organisation à produire des formations conformes à la réglementation en vigueur et de qualité, sans qu'il soit en mesure d'évaluer l'adaptation de chaque formation dispensée aux exigences du demandeur.

Les participants se sont accordés sur les besoins d'améliorer les relations entre les organismes de formation et leurs clients en amont et en aval de la formation. Ainsi, en amont, il importe que le client définisse précisément son besoin, pour permettre à l'organisme de formation de lui proposer une réponse pédagogique adaptée au domaine d'activité souhaité. En aval, pour s'assurer que la formation délivrée est de qualité et correspond au besoin de son client, l'organisme de formation doit s'organiser pour évaluer la satisfaction de la prestation qu'il a fournie.

Enfin, même s'il a été constaté qu'une modernisation des méthodes pédagogiques était amorcée, les organismes de formation et leurs clients sont conscients que des méthodes pédagogiques modernes et innovantes sont à développer pour s'adapter aux nouvelles générations de personnels et rendre les formations plus efficaces et plus pragmatiques.

En conclusion de ces échanges, dont l'intérêt a été salué par les participants, l'EPSF et le secteur ont décidé de poursuivre le partage d'expérience sur le sujet de la formation en mettant en place un groupe de travail, composé de l'AFRA, des organismes de formation et des exploitants ferroviaires, dont l'objectif est de proposer au secteur des pistes de progrès pour la mise en œuvre du processus de formation des collaborateurs aux TES. Il est prévu que les travaux soient restitués avant la fin de l'année 2019.



La conférence sur la sécurité ferroviaire

Plus de dix ans après les débuts de l'application de concepts structurés de gestion de la sécurité, l'EPSF a organisé sa 5^e conférence intitulée « Vers une analyse systématique des risques » le 5 décembre à Paris.

Un bilan effectué par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer sur l'application au niveau européen d'une méthode commune d'évaluation des risques a constitué le point de départ de la conférence. Des témoignages d'utilisateurs, sur des cas concrets, ont ensuite illustré l'application opérationnelle de la méthode dans le cadre de changements organisationnels, techniques, ou bien encore lors de la mise en œuvre de projets innovants. Le cas d'une innovation « disruptive » a été également abordé.

Comment identifier les risques ? Quels sont les ingrédients d'une bonne analyse des risques ? Quel sont les rôles des évaluateurs externes et des autorités de sécurité en la matière ? Autant de sujets qui ont été posés, débattus et échangés sous forme d'exposés, de témoignages, de tables rondes, de dialogues et aussi de séances de questions/réponses avec les participants.

Voulue, conçue et animée par l'EPSF, avec la contribution des professionnels du secteur ferroviaire et aussi d'autres secteurs également concernés par la gestion des risques, tels que les secteurs maritime et nucléaire, cette nouvelle rencontre s'est voulue une journée riche de partages et d'échanges sur un thème qui constitue le cœur de la sécurité ferroviaire.

➤ Conférence animée par Elsa Sénécheau

■ Session 1 - « Bilan de l'application de la réglementation européenne sur l'évaluation des risques et perspectives »

Cette première session de la conférence a permis de dresser le bilan de la mise en œuvre de la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques. Il est ressorti des échanges un bilan assez mitigé. L'appropriation de la méthode est ainsi assez hétérogène selon les entreprises, leurs moyens, et l'expérience qu'elles ont développée au fil des années. Dans les points positifs, on peut citer des exemples de mise en œuvre très en amont de projets qui ont permis, avec la contribution de l'évaluateur indépendant notamment, d'améliorer ces projets du point de vue de la sécurité. A contrario, les participants ont largement partagé le constat que l'évaluation de la significativité d'un changement était assez subjective, notamment pour les changements organisationnels.

Table ronde avec l'ensemble des intervenants et **Samuel Bonnier**, directeur des Contrôles, EPSF

➤ **Bart Accou**, Team Leader Safety & Operations, Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

➤ **Françoise Valéry Gille**, directrice de la Sécurité, SNCF Logistics – Direction Fret SNCF

➤ **Bruno Dufossé**, directeur Sécurité, qualité et environnement, Europorte France

■ Session 2 - « Comment identifier les risques ? »

À partir de témoignages concrets vécus par plusieurs acteurs issus du monde ferroviaire et maritime, la 2^e session a mis l'accent sur quelques éléments clés dans la démarche d'identification des risques. L'importance des facteurs organisationnels et humains (FOH) a été soulignée. Les FOH sont tout à la fois des sources de risques et des boucles de rattrapage majeures, notamment en situation d'alerte. Un autre constat majeur a été mis en évidence : les risques sont perpétuellement en évolution, notamment pour des raisons d'environnement ou d'évolutions sociétales. Les réponses aux risques ou barrières de sécurité doivent également évoluer, faute de quoi le niveau de sécurité se dégradera fatalement. Il en va de même pour les règles, européennes comme nationales, qui doivent évoluer en lien avec l'évolution des risques. La conformité aux règles ne saurait dispenser d'une analyse des risques approfondie.

Tables rondes avec l'ensemble des intervenants et **Hubert Blanc**, directeur des Référentiels, EPSF

➤ **Jean-Yves Bertho**, directeur Sécurité, qualité et environnement, MESEA et **Patrick Pressard**, directeur des Opérations, LISEA

➤ **Pascal Guesdon**, directeur de la Sécurité ferroviaire, ALSTOM

➤ **Pierre Daburon**, directeur de la Sécurité, de la sûreté et des risques, SNCF Réseau

➤ **Pascal Laurent Gregorio**, directeur des Opérations et sécurité, THELLO

➤ **Jean-Pierre Clostermann**, coordinateur régional de la Recherche, ENSM (École nationale supérieure maritime)



■ Session 3 - « Les ingrédients d'une bonne analyse de risques »

Cette 3^e session se voulait également éclectique en permettant à des acteurs issus de milieux très différents d'exposer leur point de vue à la lumière de leur expérience et de leur expertise sur les ingrédients d'une bonne analyse de risques. Une première présentation de la FONCSI a mis en évidence la complexité et le caractère illusoire de vouloir maîtriser l'ensemble des risques par des modèles qui reflètent une situation figée par rapport à un système qui évolue en permanence. La question de l'acceptabilité sociale des risques graves a également été posée, mettant en exergue la complexité à vouloir en mesurer la gravité au regard de leur perception par les usagers.

La cartographie des risques engagée par les entreprises du groupe SNCF a ensuite été présentée, tout comme les méthodes d'analyse des risques qui ont ensuite été exposées dans le domaine du nucléaire. La démarche pour établir une analyse de risque du nouveau système Hyperloop, qui s'inscrit en rupture avec les concepts de transports traditionnels, a clôturé les exposés.

Table ronde avec l'ensemble des intervenants :

- **Alexandre Zisa**, directeur des Opérations, Hyperloop
- **Frédéric Ménage**, directeur de l'Expertise de sûreté, IRSN (Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire)
- **Damien Pallant**, directeur général adjoint Sécurité, Groupe public ferroviaire SNCF
- **René Amalberti**, directeur, FONCSI (Fondation pour une culture de la sécurité industrielle)



■ Session 4 - « Le rôle des évaluateurs et des autorités »

Cette dernière session a permis de préciser les rôles et les liens entre les différents organismes d'évaluation. Le COFRAC a présenté sa méthodologie d'accréditation des organismes d'évaluation de la conformité, basée sur des critères normatifs précis visant à démontrer leur compétence et leur impartialité pour assurer ces missions.

La table ronde a ensuite donné lieu à un échange croisé entre CERTIFER, organisme d'évaluation accrédité, et l'EPSF sur leurs rôles respectifs dans le processus d'autorisation ainsi que leurs interactions en complémentarité pour évaluer les dossiers, qu'ils soient techniques ou organisationnels.

Table ronde avec l'ensemble des intervenants et **Laurent Cébalski**, directeur des Autorisations, EPSF

➤ **Damien Portier**, responsable d'Accréditation, COFRAC (Comité français d'accréditation)

➤ **Jacques Couvert**, président directeur général, CERTIFER



L'animation réglementaire

■ La Journée d'animation réglementaire

Le 30 mai 2018, l'EPSF a organisé sa 6^e Journée d'animation réglementaire. Les thèmes abordés ont été les suivants :

- la réduction des règles nationales ;
- les conditions d'acheminement des véhicules de travaux ;
- la vérification de la compatibilité véhicule/itinéraire par les entreprises ferroviaires (le Registre de l'infrastructure – Les obligations réglementaires) ;
- la mise en œuvre du règlement (UE) n° 402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques (présentation des principes – exemple : évolution de la surveillance des sous-traitants – VFLI).

192 personnes ont participé à cette journée qui continue de répondre à une attente forte du secteur.

■ Les ateliers techniques et réglementaires externes

Les ateliers techniques et réglementaires externes ont été consacrés au Guichet unique « OSS » (*One Stop Shop*), outil informatique qui sera mis en place par l'Agence afin que les demandeurs de certificats de sécurité uniques ou d'autorisations de véhicules puissent soumettre un dossier unique de demande d'autorisation.

Ces ateliers pratiques, qui ont permis aux participants de manipuler l'outil, se sont tenus en présence de représentants de l'Agence. Le nombre de participants a été volontairement limité à 15 personnes par session afin d'en faciliter les échanges, les matinées étant consacrées aux autorisations des véhicules et les après-midis aux certificats de sécurité uniques. 73 personnes ont participé à ces ateliers représentant, entre autres, 27 entreprises ferroviaires et 13 constructeurs de véhicules (y compris des véhicules destinés à la maintenance de l'infrastructure).

Le règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 relatif aux « Modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires » et le règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 relatif aux « Modalités pratiques du processus de délivrance des certificats de sécurité uniques » ont également fait l'objet d'une présentation.

■ Le comité « Interfaces et réglementation »

Ce comité, qui est dans sa troisième année d'existence, regroupe des représentants du secteur et le ministère chargé des Transports, sous le pilotage de l'EPSF, afin d'appréhender des problématiques de mise en œuvre de la réglementation, notamment vis-à-vis des interfaces entre catégories d'acteurs. Une réunion s'est tenue le 12 décembre 2018.

Les thèmes abordés lors de ce comité ont été les suivants :

- actualité réglementaire ;
- bilan des ateliers pratiques de présentation de l'OSS ;
- présentation de la Journée d'animation réglementaire « Spéciale 4^e paquet ferroviaire » du 8 février 2019 ;
- contrat uniforme d'utilisation des wagons et mise en œuvre ;
- mutualisation de la documentation opérationnelle des opérateurs de sécurité ;
- documentation technique nécessaire à la sous-traitance ;
- règles d'exploitation de la circulation des trains de fret sur les voies capillaires en voie unique à trafic restreint ;
- dématérialisation du bulletin de composition et de freinage des trains.

La mise à jour des règles

La révision des règles nationales

■ Démarche générale

La Commission européenne a donné mandat en 2015 à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour la mise en œuvre d'un programme de travail visant à la réduction des règles techniques nationales afin de faciliter l'interopérabilité et le développement du secteur ferroviaire.

Ce programme, piloté au niveau national par la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer du ministère chargé des Transports, concerne les textes réglementaires, c'est-à-dire les décrets, les arrêtés et, pour ce qui concerne les règles d'exploitation, la documentation de SNCF Réseau. L'objectif est d'aboutir à l'abrogation de toute règle nationale qui ne remplit pas les critères de la directive (UE) 2016/798 ou qui est redondante avec le droit de l'Union européenne.

La réflexion engagée en 2017, afin de faire une proposition au ministère chargé des Transports sur les modifications à apporter en conséquence à l'arrêté du 19 mars 2012 s'est poursuivie en 2018. Une première modification de l'arrêté a été publiée en juin 2019. Les travaux sur une deuxième modification seront menés par le ministère en 2019.

L'EPSF a entrepris, dès 2017 avec le secteur, principalement SNCF Réseau, une revue détaillée des textes qu'ils publie afin d'identifier de manière précise les modifications à y apporter. Vingt documents d'exploitation de portée nationale publiés par SNCF Réseau concernant le sous-système exploitation ont été identifiés. Ces travaux se sont poursuivis en 2018 et verront leur aboutissement pour juin 2019.

En complément, l'EPSF a examiné ses propres textes qui, bien que non considérés comme des règles nationales, peuvent néanmoins être impactés par ces travaux. Ainsi, 14 textes ont été identifiés comme devant faire l'objet de modifications.

Les travaux de mise à niveau engagés en 2017 se sont poursuivis en 2018, afin :

- d'éliminer les doublons entre les STI, les arrêtés et la documentation d'exploitation de SNCF Réseau ;
- de verser dans la documentation d'exploitation les dispositions qui sont à considérer comme des règles nationales ;
- de modifier le statut de certains textes (transformation en guide notamment).

■ Révision des spécifications d'autorisation du matériel

Dans le cadre des travaux d'allègement des règles nationales, plusieurs spécifications d'autorisation du matériel (SAM) ont été, après consultation du secteur, retirées du Document des références nationales (DRN). Elles ont pu en parallèle faire l'objet d'une dépublication du site de l'EPSF (liste en annexe).

■ Révision des textes relatifs à l'exploitation

La revue des textes applicables va de pair avec une démarche d'explication et de diffusion menée par l'EPSF, lequel a ainsi publié en 2018 quatre textes relatifs à l'exploitation :

- un guide sur la « Délivrance de l'attestation complémentaire aux conducteurs de train » ;
- une recommandation RC A7d n° 9 « Modalités d'acceptation et de circulation des matériels de travaux », ayant pour objet de définir les modalités d'acceptation et de circulation des matériels de travaux, titulaires d'une autorisation de mise en exploitation commerciale ou d'un agrément de circulation, sur le réseau ferré national, à l'exclusion des engins rail/route ;
- une règle de l'art AC A-B7d n° 5 « Reconnaissance de l'aptitude au transport » ;
- une recommandation RC A-B2c n° 2 « Processus de départ des trains », applicable en décembre 2019 et venant clôturer le groupe de travail engagé avec le secteur sur ce sujet.

Ces textes ont été présentés et commentés au secteur lors de réunions dédiées.

Les travaux conduits à la suite de l'incident de Vanves

Suite à l'incident survenu durant l'été 2017 au poste d'aiguillage de Vanves, le rapport du 3 août 2017, demandé par la ministre chargée des Transports, énonce en recommandation n° 6 : « Étudier de nouvelles procédures qui permettent d'améliorer le débit en situation d'exploitation dégradée tout en garantissant la sécurité ». Dès lors, un programme des travaux d'amélioration du débit des circulations en situation perturbée a été établi par SNCF Réseau : l'EPSF a été associé à ces réflexions.

Dans ce cadre plusieurs lots découpés en phases et objectifs ont été fixés, auxquels l'EPSF a participé activement :

- Lot S1 : fluidifier le trafic en cas d'itinéraire figé – Ce lot s'est conclu par la publication d'un guide par SNCF Réseau ;
- Lot S2 : améliorer la gestion du « signal d'alerte radio » – Les réflexions relatives à ce lot ne sont pas achevées fin 2018 et se poursuivront en 2019 ;
- Lot S3 : mieux gérer les zones d'interférences et les pannes GSM-R – Ce lot s'est conclu par la publication d'un référentiel par SNCF Réseau ;
- Lot S4 : coupure d'urgence – Ce lot s'est conclu par des actions d'amélioration sur la coupure d'urgence par SNCF Réseau.

Le contrôle de la documentation d'exploitation publiée par SNCF Réseau

Dans le cadre de l'article 10 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006, l'EPSF s'est vu soumettre pour avis cinq documents d'exploitation publiés par SNCF Réseau :

- RFN-CG-SE 02 C-00 n° 004 « Conditions d'exploitation des détecteurs de boîtes chaudes » ;
- RFN-CG-SE 07 B-00 n° 001 « Équipement des trains en personnel – Dysfonctionnement des dispositifs de sécurité ou des automatismes embarqués » V2 et V3 ;
- RFN-CG-TR 02 E-04 n° 002 « Transport de matières radioactives » ;
- RFN-IG-SE 02 B-00 n° 004 « Arrêt des trains

en cas de risque grave ou imminent pour la sécurité » ;

- RFN-NG-SE 01 D-00 n° 003 « Information des conducteurs sur les modifications d'infrastructure ».

Les remarques formulées par l'établissement ont été prises en compte par SNCF Réseau avant publication. En outre, conformément aux dispositions de l'article 76 de l'arrêté du 19 mars 2012, relatif aux installations de sécurité dites « simples », l'EPSF s'est vu soumettre pour avis 73 consignes locales d'exploitation.

Les activités de l'EPSF en interfaces avec les travaux de normalisation

L'EPSF prend une part active aux travaux de normalisation du secteur ferroviaire, en participant au Bureau de normalisation ferroviaire (BNF/100) et au Comité à haut niveau de normalisation (CHN) de Fer de France, avec les objectifs suivants :

- apporter une contribution aux travaux de normalisation dans ses domaines d'expertise ;
- prendre position sur les travaux normatifs lorsqu'ils présentent un intérêt dans son champ de compétence ;
- travailler à la reprise dans les normes de dispositions issues notamment de SAM anciennes ou actuelles, dans le cadre du processus habituel de création ou de révision des normes ;
- assurer une veille normative.

Ces activités se sont concrétisées par :

- la reprise du groupe de travail sur l'utilisation de la simulation numérique piloté par l'EPSF sous forme d'un « Survey Group » du CEN/TC 256 ;
- la prise de position sur les travaux normatifs :
 - 49 avis simples (accords/désaccords) sur des normes,
 - 8 avis détaillés (commentaires point à point), dont 7 en lien avec les SAM et dispositions du DRN,
 - 12 avis sur des sujets de travail (préalables à la création ou à la révision de normes) ;
- la participation habituelle de l'EPSF aux réunions de la commission du BNF/100 et du CHN.

Les démarches en faveur de la sécurité

Le Comité ministériel de suivi de la sécurité

Madame Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a réuni le 16 février 2018 le Comité de suivi de la sécurité ferroviaire intégrant désormais et pour la première fois une autre instance, le Comité ministériel de la sécurité aux passages à niveau.

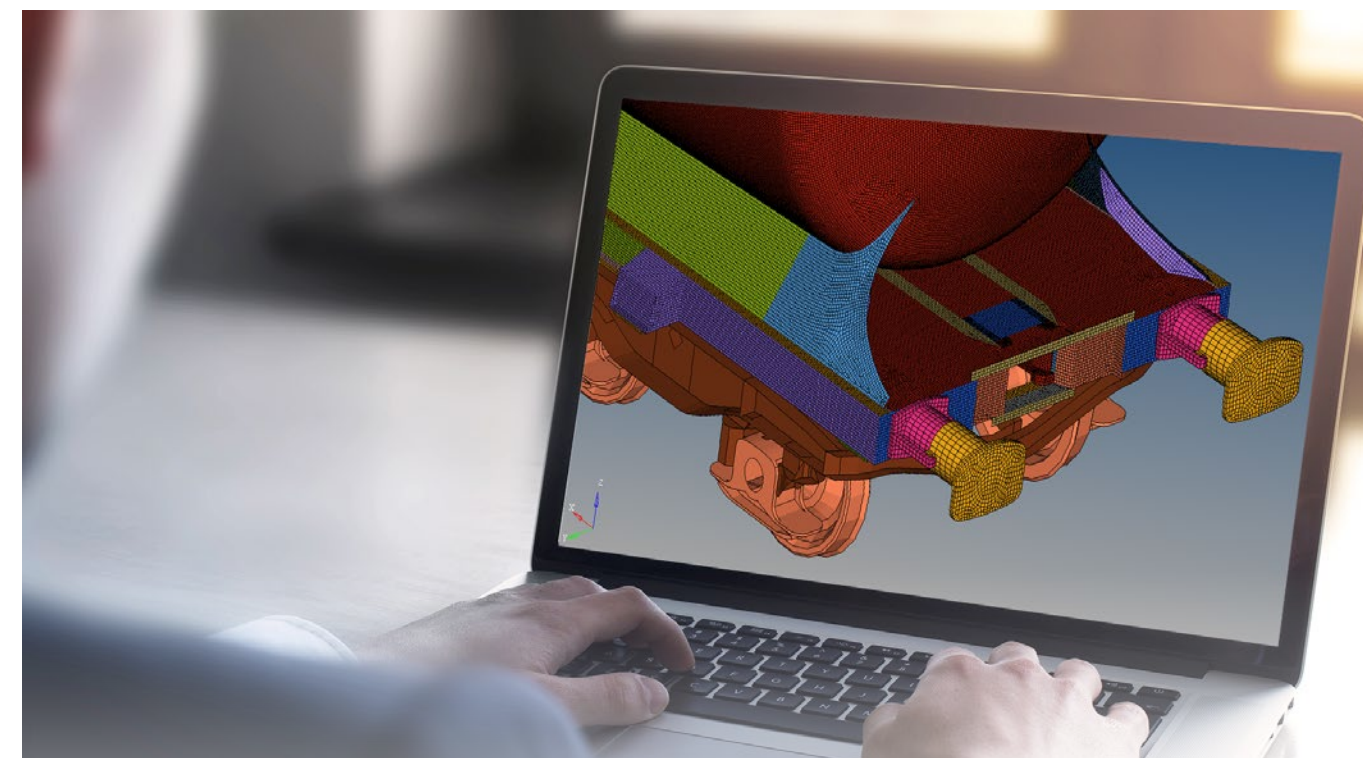
Au cours de cette réunion a été décidée la mise en place d'un groupe de travail aux fins d'examiner toutes propositions visant à réduire le risque d'accidents de cars aux passages à niveau. Les actions de sécurisation – voire de suppression le cas échéant – des passages à niveau doivent également être poursuivies.

Les accidents liés à la présence sur les voies ou à proximité des voies de personnes non autorisées continuant à représenter une proportion élevée du nombre de personnes tuées sur le réseau, une campagne de sensibilisation des professionnels et du grand public aux risques liés aux intrusions sur les emprises ferroviaires a également été décidée.

La ministre a enfin insisté sur la nécessité de mettre la maintenance et les facteurs organisationnels et humains au cœur des priorités pour améliorer la sécurité des usagers et des personnels et a encouragé le secteur ferroviaire à poursuivre sa modernisation et à investir massivement dans la recherche et l'innovation pour améliorer à la fois la productivité et la sécurité du système ferroviaire.

Composition du Comité ministériel de suivi de la sécurité ferroviaire

Le ministère chargé des Transports, la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, le délégué interministériel à la Sécurité routière, le BEA-TT, l'EPSF, le STRMTG, la SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Eurotunnel - Getlink, l'Association française du rail, l'Union des transports publics et ferroviaires, 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, l'Instance de coordination de la politique nationale d'amélioration de la sécurité des passages à niveau, la Fédération nationale des transports de voyageurs, Régions de France, l'Assemblée des départements de France, l'Organisation des transporteurs routiers européens, la Fédération nationale des transports routiers, la Fédération nationale des travaux publics, l'organisme de formation AFTRAL, le CEREMA, l'Association de prévention routière, ainsi que les syndicats de personnels : la Fédération CGT des cheminots, l'UNSA ferroviaire, SUD-RAIL, l'Union fédérale cheminots de la CFDT-FGTE Transports Environnement, FO cheminots, la FGT-CFTC et la CFE-CGC Transports.



Le groupe de travail relatif à l'usage de la simulation numérique dans les démonstrations de sécurité

Débuté en 2017, le groupe de travail piloté par l'EPSF a finalisé, en concertation avec le secteur, un document de préconisations sur l'acceptabilité des éléments de preuve faisant appel à la simulation numérique dans les démonstrations de sécurité, pour publication au tout début 2019.

La démarche consiste à s'interroger sur le caractère recevable de preuves de conformité qui auraient été obtenues en partie par des outils logiciels, et non pas uniquement en faisant appel à des essais en ligne comme cela est d'usage dans le secteur ferroviaire.

Il s'agit de s'accorder avec le secteur sur la méthode conduisant à accepter ce type d'éléments de preuves. De nombreux projets d'étude, notamment sous l'égide de l'entreprise commune européenne « Shift2Rail » visant l'innovation ferroviaire collaborative en Europe, sont en cours pour développer la certification virtuelle et permettre aux industriels de minimiser les nombreuses contraintes (capacités limitées, coûts, risques liés à l'inhibition de certains équipements et au croisement de circulations commerciales) inhérentes à la mise en œuvre d'essais sur le réseau. Il était donc important pour l'EPSF d'anticiper ce type de demandes et de définir un cadre clair et partagé permettant d'avoir un niveau de confiance suffisant vis-à-vis de ces nouvelles approches.

Un parangonnage européen a été réalisé auprès des autres autorités de sécurité ferroviaire, ainsi que dans les secteurs automobile et aérien, afin de faire un état des lieux des pratiques en cours. Force a été de constater que le secteur ferroviaire a peu réfléchi sur le sujet spécifique de la certification numérique et que la réflexion menée par le groupe de travail français a été précurseur en la matière.

Après publication de la note de préconisations début 2019, les travaux continueront avec un travail de fond sur les normes appelées par les spécifications techniques d'interopérabilité afin de disposer d'un état des lieux précis des prescriptions autorisant ou non l'usage de la simulation. Le Bureau de normalisation ferroviaire, sous l'égide du CENELEC, prévoit également de reprendre le travail réalisé pour l'étendre à l'échelle européenne.

Pour rappel, le groupe est constitué, outre l'EPSF, de CERTIFER, de la SNCF (SNCF Réseau, Agence d'essai ferroviaire, Centre d'ingénierie du matériel et Tech4Rail), de l'IFSTTAR, de la Fédération des industries ferroviaires et de l'IRT Railenium. D'autres sociétés (fournisseurs de codes de calculs, experts d'un domaine technique) sont venues ponctuellement échanger avec le groupe afin de nourrir les réflexions.

Les modèles de risques

Dans la continuité de la démarche scientifique initiée fin 2017 pour l'exploitation des données collectées dans la base de données SCOTES concernant les événements de sécurité survenus sur le réseau ferré national, l'EPSF a abouti à l'élaboration d'un indice global de sécurité et d'une méthode d'identification des axes de progrès pour le retour d'expérience commun. Ces deux livrables exploitent à la fois les accidents survenus mais également les incidents en tant que précurseurs d'accidents.

Après une phase de présentation au secteur et de recueil de suggestions, l'utilisation concrète de ces outils a débuté dès 2018 en particulier pour la préparation et l'animation des réunions du retour d'expérience commun.

Afin d'enrichir encore plus l'utilisation des informations notifiées dans la base de données commune SCOTES, l'assistance à maîtrise d'ouvrage scientifique a été poursuivie afin de modéliser deux typologies

d'événements de sécurité : le déraillement de train avec engagement de voie principale et le franchissement de signal d'arrêt fermé. Le choix du modèle de risque utilisé s'est porté sur la modélisation dite « nœud-papillon » qui a l'avantage de représenter graphiquement les scénarios d'accident en identifiant les causes et conséquences d'un événement redouté mais aussi les mesures de sécurité (appelées « barrières de sécurité ») prévues par les systèmes de gestion de la sécurité.

Ces modèles permettront de fournir un cadre commun supplémentaire d'analyse des événements en orientant en particulier le retour d'expérience sur l'analyse de la pertinence des barrières de sécurité et de leur efficacité.

Les nouveaux thèmes des contrôles opérationnels

Au-delà de la consolidation des ressources affectées aux contrôles opérationnels, l'EPSF s'est attaché en 2018 à développer et mettre en œuvre de nouvelles thématiques afin d'être toujours au plus près des activités pouvant impacter directement la sécurité des circulations ferroviaires.

Dans le domaine de l'exploitation, la gestion opérationnelle des circulations a fait aussi nouvellement l'objet de contrôles. Réalisés dans les postes de circulation, ils visent notamment à s'assurer de la conformité de la mise en œuvre eu égard aux règles d'exploitation en vigueur.

Concernant le domaine des infrastructures, le champ des contrôles opérationnels a été élargi aux installations de signalisation électrique. Ces contrôles consistent à vérifier la robustesse de la maintenance réalisée sur les installations les plus critiques en contrôlant notamment le respect des trames de maintenance, les suites données lors de la découverte d'anomalies mais aussi en contrôlant in situ l'état et le fonctionnement des postes et centres de signalisation.

Enfin, concernant le domaine du matériel roulant, des nouveaux contrôles visent à évaluer, sur une base échantillonnée, la robustesse du dispositif de surveillance de conformité des wagons mis en œuvre entre les différents détenteurs, entreprises exploitantes et entités en charge de leur maintenance.



La thématique des passages à niveau

En matière de sécurité des passages à niveau (PN), la surveillance réalisée jusqu'alors par l'EPSF portait essentiellement sur la maîtrise du fonctionnement des installations ferroviaires, l'objectif consistant notamment à prévenir deux des principaux événements redoutés : les dysfonctionnements de fermeture et, dans une moindre mesure, les dysfonctionnements d'ouverture.

Toutefois, l'interface entre l'environnement ferroviaire et l'environnement routier d'un PN peut engendrer, elle aussi, des effets particuliers qu'il convient, pour le gestionnaire de voirie et le gestionnaire d'infrastructure, d'appréhender et au besoin de couvrir par la mise en œuvre de mesures de compensation.

C'est dans ce contexte que l'EPSF a intégré dans ses activités de surveillance de l'année 2018 la vérification de l'adéquation de l'implantation des PN au regard de leurs environnements ferroviaire et routier ainsi que l'évaluation de la robustesse de l'interface entre les gestionnaires ferroviaires et les gestionnaires de voirie concernés par ces PN.

Dans ce cadre, l'EPSF a porté une attention toute particulière à la réalisation et aux suites données aux diagnostics de sécurité dans la mesure où il s'agit d'inspections devant être réalisées conjointement entre les deux gestionnaires dans le but de bénéficier de l'ensemble des compétences requises de l'infrastructure ferroviaire et de la voirie pour évaluer le niveau de sécurité et déterminer les éventuelles mesures correctives à apporter aux PN ou à leur environnement.

Pour rappel, selon les principes définis dans le cadre du plan Bussereau et de sa charte éponyme signée le 24/06/2009, ces inspections de sécurité doivent être réalisées au plus tard tous les cinq ans² sur les PN publics routiers situés sur des lignes ferroviaires circulées à une vitesse supérieure à 40 km/h.

² La charte indiquant que cette fréquence pourra être portée à huit années maximum pour les franchissements sur lesquels des critères objectifs permettraient d'espacer la période normale d'inspection

Les registres

L'année 2018 a été marquée par l'arrivée à date limite de l'obligation réglementaire, pour tout conducteur de train, d'être titulaire de la licence européenne et ce à compter du 1^{er} juin. Une forte augmentation des mises à jour des aptitudes physiques a été constatée, notamment sur le second semestre de l'année, liée au nombre important de licences délivrées les années précédentes. Par ailleurs, la mise à jour du Registre national de véhicules a continué courant 2018, notamment avec l'enregistrement de véhicules nouveaux ou spéciaux.

Le Registre national des licences de conducteurs

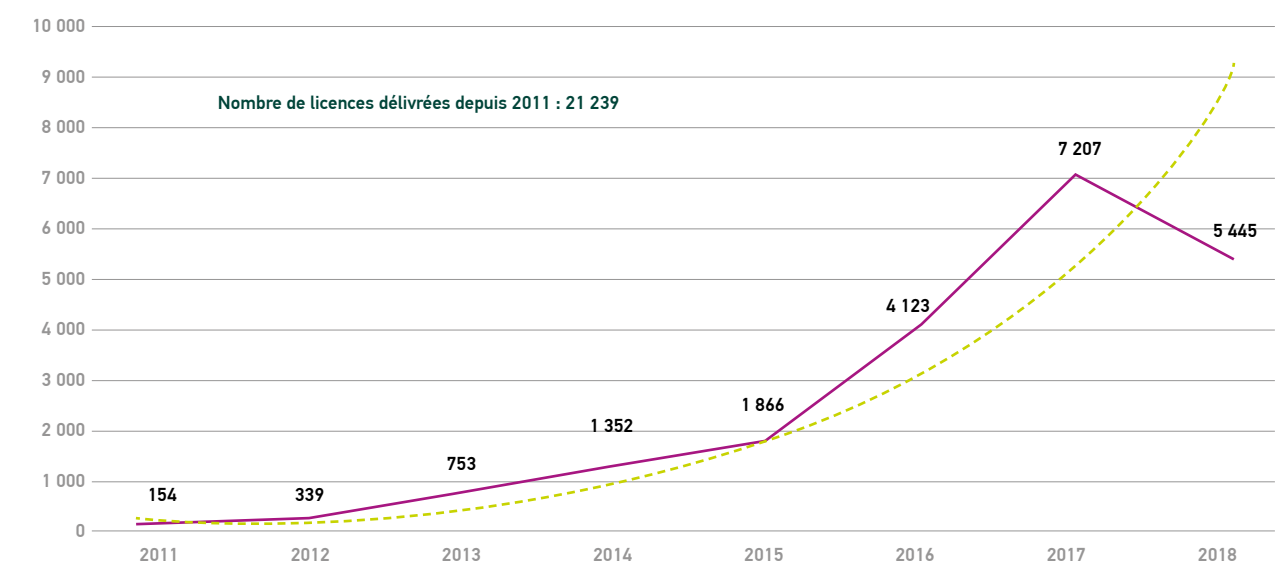
5 445 licences ont été délivrées par l'EPSF en 2018, dont environ 87 % le premier semestre, afin de respecter l'obligation réglementaire d'être titulaire d'une licence au 1^{er} juin. SNCF Mobilités représente à elle seule 85 % du volume global, devant la RATP, VFLI SAS, Eurotunnel, DB Schenker ECR et ETMF.

55 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, 848 licences ayant été temporairement retirées en 2018 pour ce motif contre 718 en 2017. Une nouvelle procédure concernant le retrait des licences a été mise en place en fin d'année et fait suite à l'évolution de l'arrêté du 6 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train.

Certaines précisions ont en effet été apportées à l'article 24 du dit arrêté et publiées fin juillet 2018, concernant la procédure à suivre pour le retrait des licences, notamment lors de la non mise à jour de l'aptitude physique. Une autre modification apportée concerne les voies de recours ouvertes au conducteur en cas de retrait, refus de délivrance ou mise à jour d'une attestation complémentaire.

Les chiffres clés

Évolution du nombre de licences



Les Registres du matériel roulant

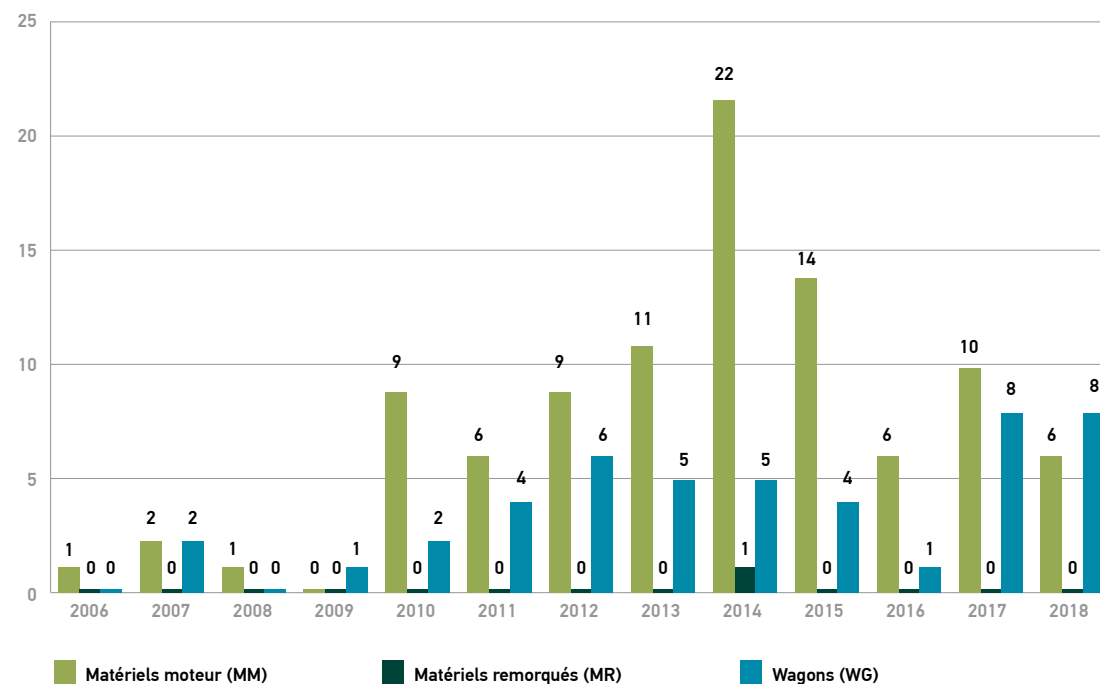
■ Le Registre européen des types de véhicules autorisés (RETVA)

Ce registre est géré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et mis à jour au fur et à mesure par les autorités nationales de sécurité en fonction des nouvelles autorisations délivrées.

La situation, à fin décembre, des types de véhicules autorisés et enregistrés dans le RETVA par l'EPSF est la suivante :

- 144 types de véhicules sont publiés sur le site de l'Agence;
- 12 sont en cours d'instruction dans le cadre d'une demande d'autorisation.

➤ Évolution des types autorisés par l'EPSF et publiés sur le site de l'Agence (par année de délivrance de l'AMEC et par famille)



Dans le cadre du 4^e paquet ferroviaire européen, des évolutions seront apportées en cours d'année 2019 à ce registre. En effet, la décision 2011/665 sera révisée et intégrera un nouveau concept, celui de « variante ».

Il y aura donc trois identifications différentes :

- **type de véhicule** : un type de véhicule définissant les caractéristiques de conception essentielles du véhicule, telles que visées par une attestation d'examen de type ou de conception décrite dans le module de vérification correspondant;
- **variante de type de véhicule** : une option pour la configuration d'un type de véhicule

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

établie lors de la première autorisation par type de véhicule ou des changements apportés à un type de véhicule existant au cours de son cycle de vie et nécessitant une nouvelle autorisation par type de véhicule;

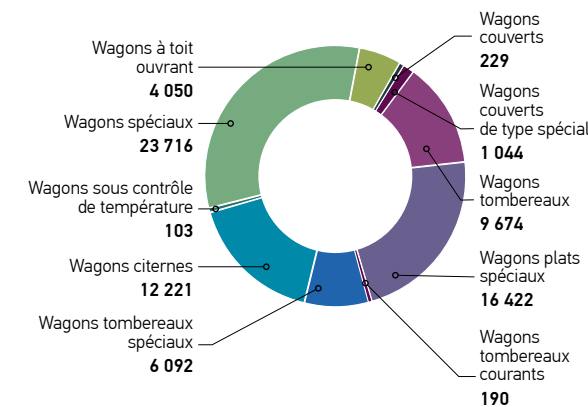
- **version de type de véhicule** : une option pour la configuration d'un type de véhicule ou d'une variante de type de véhicule, ou des changements apportés à un type de véhicule ou à une variante de type de véhicule existant au cours de son cycle de vie, créée pour tenir compte des modifications des caractéristiques de conception essentielles ne nécessitant pas de nouvelle autorisation par type de véhicule.

■ Le Registre national des véhicules (RNV)

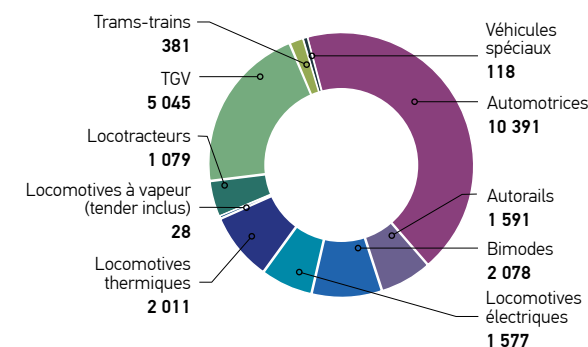
Les activités de mise à jour du RNV se sont poursuivies avec, à fin décembre 2018, 103 995 véhicules immatriculés par l'EPSF et autorisés à circuler sur le RFN, dont la répartition est la suivante :

- 73 741 wagons dédiés au transport de marchandises;
- 24 299 matériels moteurs;
- 5 955 voitures de voyageurs.

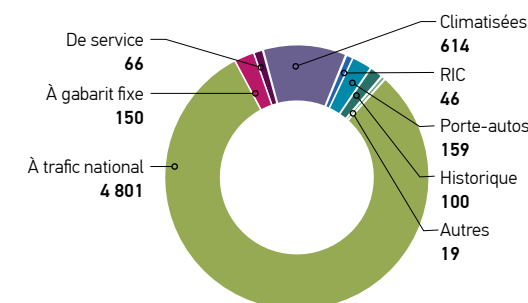
➤ 73 741 wagons dédiés au transport de marchandises



➤ 24 299 matériels moteurs



➤ 5 955 voitures à voyageurs



■ Les constituants d'interopérabilité

En 2018, l'EPSF a maintenu son suivi de la validité des constituants d'interopérabilité en s'assurant, lors des demandes d'autorisations de véhicules conformes à un type autorisé, que les constituants d'interopérabilité équipant ces véhicules fassent bien l'objet chacun d'un certificat et/ou d'une déclaration de conformité ou d'aptitude à l'emploi valable. À défaut, l'autorisation individuelle des véhicules n'est pas délivrée.

■ Le Registre européen des véhicules (REV)

La décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission, a été publiée et est entrée en vigueur le 15/11/2018.

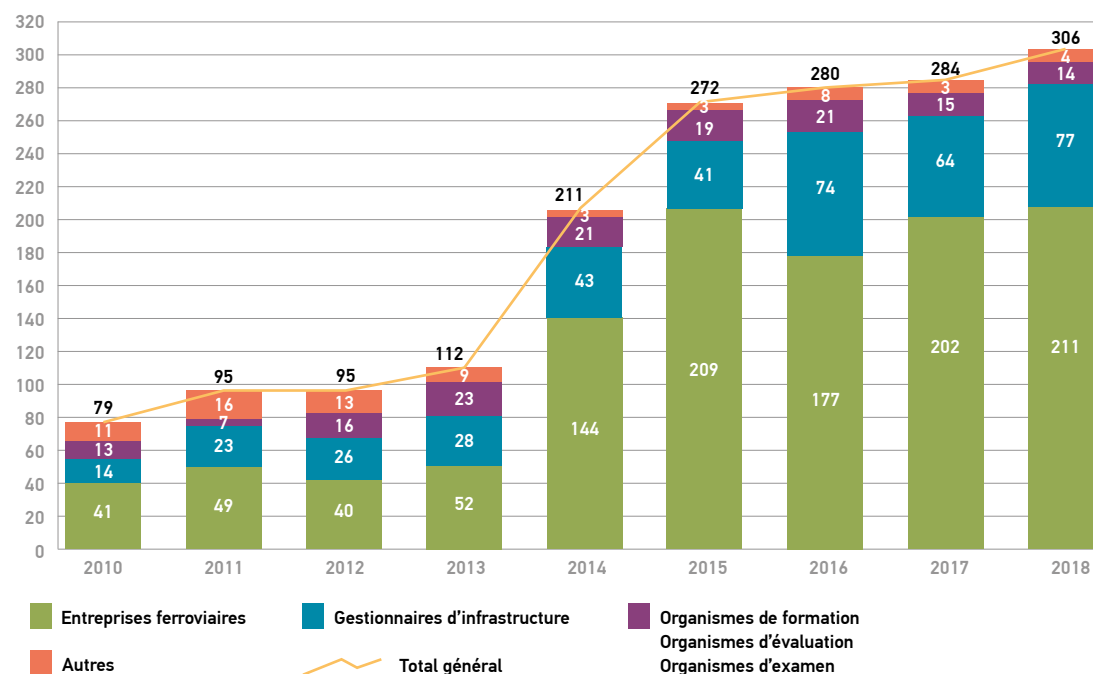
Son annexe I modifie la décision 2007/756/CE et ce jusqu'au 16/06/2021, date à laquelle le REV devra être opérationnel avec la prise en compte des exigences de l'annexe II de cette même décision.

L'évolution du nombre de contrôles par type d'entreprises

Dans un contexte d'évolution constante du nombre d'entreprises autorisées sur le territoire national, le nombre de contrôles réalisés par l'EPSF a lui aussi connu une nouvelle croissance lors de l'exercice 2018.

306 contrôles ont ainsi été réalisés, ce qui représente une augmentation de près de 8 % du volume de contrôles en comparaison avec l'exercice précédent.

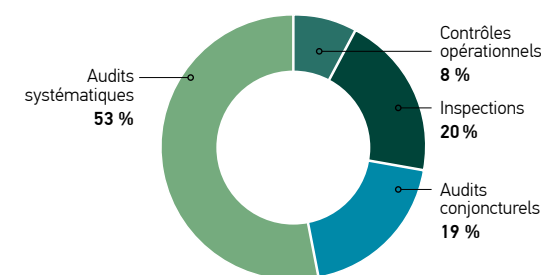
Évaluation du nombre annuel de contrôles réalisés par types d'entités



Cette augmentation témoigne d'une stratégie de surveillance qui vise à adapter le périmètre de chaque contrôle à l'appréciation du niveau de risque des activités sur lesquelles il porte.

Dans cette logique d'optimisation, l'EPSF veille alors à répartir ses ressources de telle sorte qu'il existe un équilibre entre l'effort consacré à la réalisation des contrôles systématiques des systèmes de gestion de la sécurité et celui consacré à la réalisation de contrôles aux thématiques ciblées au regard des indicateurs dont dispose l'établissement.

Répartition des ressources allouées par type de contrôles



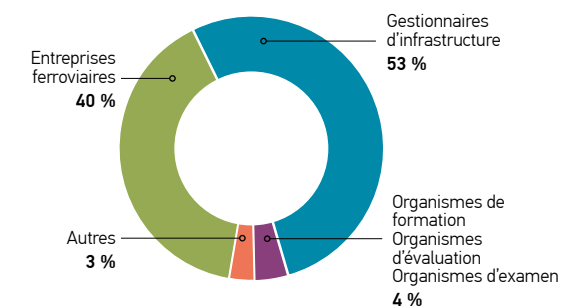
Lors de l'exercice 2018, 53 % des ressources de l'EPSF dédiées aux contrôles ont ainsi été consacrées aux audits systématiques et 47 % à des thématiques ciblées. En outre, sur l'ensemble des contrôles réalisés, il convient de noter qu'environ 30 % des ressources allouées à l'activité de surveillance est consacré à la réalisation de contrôles à caractère « inopiné » (inspections et contrôles opérationnels).

Enfin, l'EPSF veille à répartir ses ressources de telle sorte que l'effort consacré au contrôle des différents acteurs tienne compte du niveau de risque inhérent au type et au volume d'activité de chacun d'entre eux.

Dans cette optique, la moitié des ressources consacrées par l'EPSF en 2018 à l'activité de surveillance a concerné les gestionnaires d'infrastructures³ afin de veiller au niveau de maîtrise des activités de gestion des circulations et d'entretien des infrastructures.

En parallèle, ces ressources ont été allouées à hauteur de 40 % à la surveillance des activités des entreprises ferroviaires afin de veiller au niveau de maîtrise des activités de gestion de l'exploitation, des matériels roulants ainsi que celui lié à l'activité de conduite des trains.

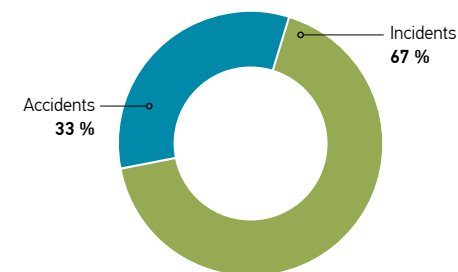
Répartition des ressources allouées par type d'entités



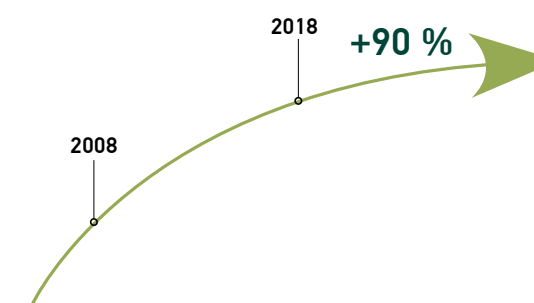
La base de données commune SCOTES

10 000 événements de sécurité ont été notifiés dans la base de données commune SCOTES en 2018. Un tiers de ces événements sont des accidents et les deux autres tiers sont des incidents.

Un total de 10 000 événements en 2018



100 % de ces événements de sécurité sont classés selon une échelle de gravité allant de 1 à 4 pour les incidents. Ce volume de notification est en hausse de 90 % par rapport à 2008 et de 25 % par rapport à 2016, première année d'application de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature des événements de sécurité.



³ SNCF Réseau, partenariats publics-privés, gestionnaires d'infrastructure conventionnés, ports

La gestion financière et comptable

Mise en place en 2016, la gestion budgétaire permet un pilotage du budget en autorisations d'engagement et en crédits de paiement et de définir la trajectoire financière en ligne avec les grandes orientations stratégiques de l'établissement. Cette dynamique va de pair avec le suivi d'indicateurs de contrôle de gestion opérationnels, dans le but d'assurer une allocation des ressources optimale.

L'exercice 2018 est une année caractérisée par un déficit moindre que prévu, en raison d'un nouveau régime de reversement au Trésor Public de l'excédent du droit de sécurité perçu au-delà du plafond fixé par la loi de finances.

Les ressources

L'EPSF ne bénéficie pas de subventions de l'État et perçoit des recettes 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 2018. Selon l'application de la loi de finances pour 2018, le

produit versé à l'EPSF de cette taxe a été plafonné à 10,2 M€, au même niveau que l'année précédente.

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 commerciale de systèmes ou sous-systèmes.

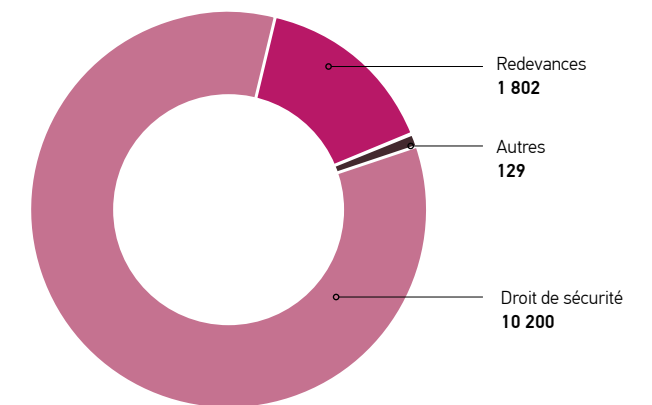
Le résultat comptable et l'exécution budgétaire au travers du compte financier

■ Les recettes

Les recettes nettes enregistrées dans le compte financier s'élèvent en 2018 à 12 132 k€, après effet du plafonnement du droit de sécurité. Ces recettes sont en légère baisse par rapport à l'exercice 2017. Comme pour les années précédentes, la part du droit de sécurité a constitué la ressource principale de l'établissement, soit environ 84 % en 2018.

Les redevances perçues au titre des autorisations, des immatriculations et des licences s'élèvent à la somme de 1 802 k€. Elles représentent 14,86 % du total des recettes. Les autres recettes diverses s'élèvent à 129 k€.

➤ Recettes en K€



Le fonctionnement de l'établissement

■ Les dépenses

Les dépenses totales s'élèvent à 13 888 k€.

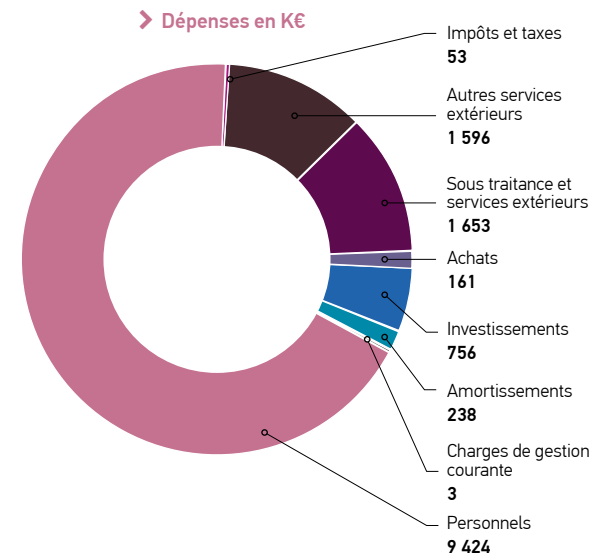
Les dépenses de personnel représentent 67,8 % du total des dépenses de l'établissement et s'élèvent à 9 424 k€, soit une hausse de 4,2 % par rapport à 2017.

Les frais de fonctionnement s'élèvent à 3 707 k€. Ils sont en baisse de 15,5 % par rapport à 2017.

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 757 k€, sensiblement supérieures à celles de l'année 2017, et concernent la modernisation et la transformation du système d'information.

Hors investissement, le résultat patrimonial est négatif à hauteur de 999 666 €. La variation de la trésorerie est quant à elle positive à hauteur de 2 061 k€, l'EPSF ayant reversé au Trésor Public 4 219 k€ au titre du plafonnement de sa taxe affectée 2018. Toutefois l'EPSF doit encore reverser à ce même titre 3 977 k€ courant 2019.

L'année 2018 confirme le passage à une comptabilisation de la taxe affectée et du reversement des surplus au Trésor Public sur la base des encaissements réels du 1^{er} janvier au 31 décembre de la même année. Ce nouveau régime s'est substitué à la procédure antérieure, articulée sur deux années consécutives.



La gestion du système d'information

Une nouvelle organisation a été mise en place à l'été 2018 en créant une direction des Systèmes d'information directement rattachée à la direction générale de l'établissement.

La nouvelle organisation

L'accompagnement d'un prestataire externe a permis à l'EPSF de déterminer les objectifs stratégiques et les enjeux « métiers » de son système d'information ainsi que d'engager les actions concrètes comme l'hébergement du système dans un « cloud » français ou l'externalisation du support utilisateur et une meilleure gestion des demandes de correction.

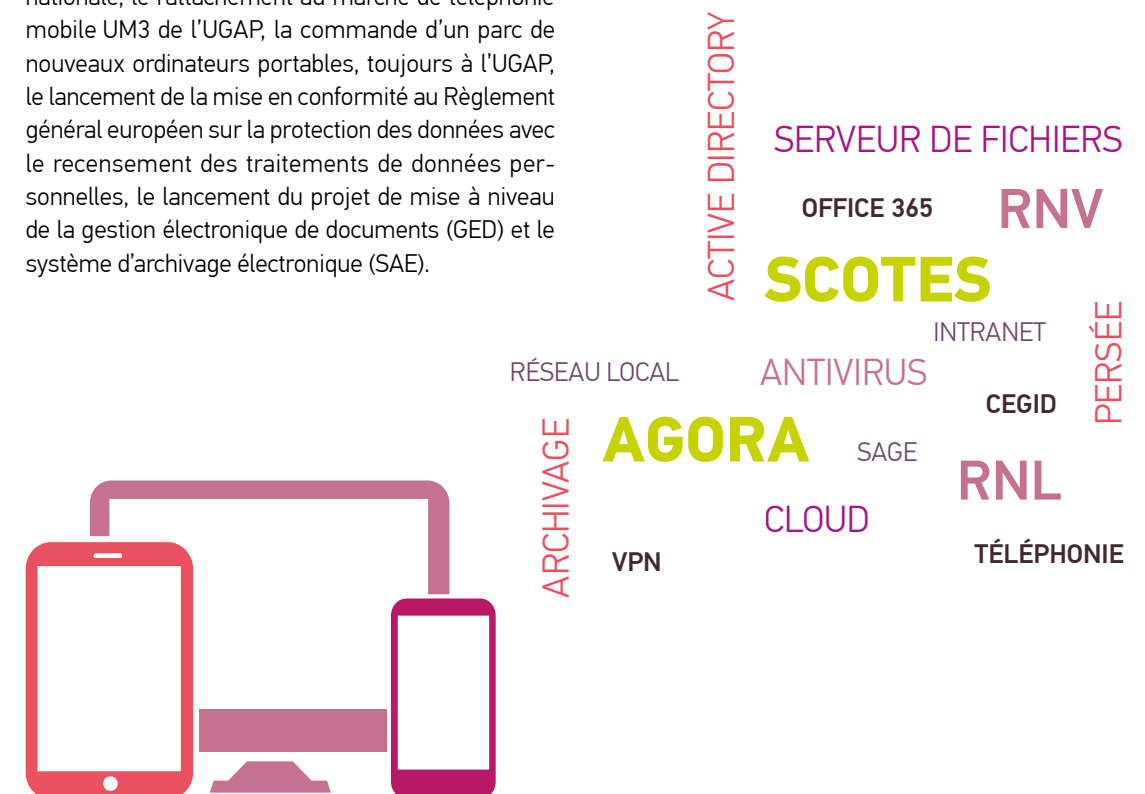
Depuis septembre 2018, l'installation d'une nouvelle direction des systèmes d'information (DSI) a permis de mettre en place de nouvelles méthodes de gestion des applications et services informatiques.

Parmi les autres actions débutées ou réalisées en 2018 se trouvent la dématérialisation des demandes de licences de conducteurs en lien avec l'Imprimerie nationale, le rattachement au marché de téléphonie mobile UM3 de l'UGAP, la commande d'un parc de nouveaux ordinateurs portables, toujours à l'UGAP, le lancement de la mise en conformité au Règlement général européen sur la protection des données avec le recensement des traitements de données personnelles, le lancement du projet de mise à niveau de la gestion électronique de documents (GED) et le système d'archivage électronique (SAE).

La documentation et l'archivage

L'année 2018 a vu la signature entre l'établissement et la mission des archives publiques du ministère du « tableau de gestion des données et des documents de l'EPSF », état des documents et des données à caractère engageant, quel que soit leur format, produits et reçus par l'EPSF.

Par ailleurs, des actions ont été menées afin de continuer à favoriser l'accès à l'information produite et reçue par les collaborateurs de l'EPSF, notamment de manière transversale, au sein de l'établissement. Pour cela, la plateforme de GED collaborative dénommée « AGORA » continue d'être valorisée et structurée de manière à améliorer le partage des documents.



La gestion des ressources humaines et la formation

L'EPSF, déjà structurellement confronté à des niveaux de rotation des effectifs élevés en raison de la rareté des profils recherchés, a vu la situation se tendre encore davantage en 2018.

Les effectifs et le recrutement

L'effectif de l'EPSF a été maintenu à un plafond d'emploi de 107 ETP (équivalents temps plein) et de 107 ETPT (équivalents temps plein travaillé) en 2018. L'établissement comptait 106 agents au 31 décembre 2018, soit 104 ETP et 103 ETPT.

Fin 2018, 88 % des agents relevaient du régime général de la Sécurité sociale, étant entendu que l'EPSF est un établissement public administratif autorisé à recruter des agents sous contrat de droit privé. En parallèle, l'EPSF comptait également huit agents détachés de la SNCF et cinq fonctionnaires.

En contrepartie des départs, 11 agents ont rejoint l'établissement durant l'année.

➤ Répartition par entité des agents au 31 décembre 2018

Direction générale	Secrétariat général	Direction des systèmes d'information	Direction des Autorisations	Direction des Contrôles	Direction des Référentiels	TOTAL
5	12	3	30	35	21	106

L'établissement a poursuivi ses efforts de diversification des sources de recrutement en 2018 avec notamment une première participation au forum COMUTEC à l'UTC de Compiègne et une seconde participation au forum de l'ESIEE à Amiens en octobre 2018.

La formation professionnelle et le développement des compétences

L'investissement dans la formation se situe toujours à un niveau significatif en 2018 avec un budget alloué de 250 000 €, ce qui représente environ 4 % de la masse salariale de l'établissement.

Au total, 512 jours de formation ont été réalisés, soit une moyenne de 5,5 jours de formation sur l'année par collaborateur formé.

Faire découvrir rapidement les activités clés de l'établissement et son environnement, en développant une culture ferroviaire internationale, reste une priorité pour l'établissement qui accueille très régulièrement de nouveaux embauchés.

C'est dans ce cadre que le parcours e-learning continue de s'enrichir de fiches techniques, tout nouveau collaborateur bénéficiant par ailleurs d'un accompagnement par un tuteur auquel il est rattaché dans le but de faciliter sa prise de poste. En 2018, 22 tuteurs composaient le « comité des tuteurs », ayant pour but de partager les bonnes pratiques du tutorat et de privilégier le travail collaboratif.

Le développement des compétences du personnel s'est articulé en 2018 autour de trois axes principaux :

■ Les formations « cœur de métier »

Ce cursus, qui se compose notamment d'un socle commun bâti sur le développement de connaissances techniques et réglementaires sur le système ferroviaire, est désormais déployé en partenariat avec l'École nationale des ponts et chaussées, selon une première convention signée en 2018. Six modules de formation ont été réalisés en 2018, ce qui représente 77 jours de formation.

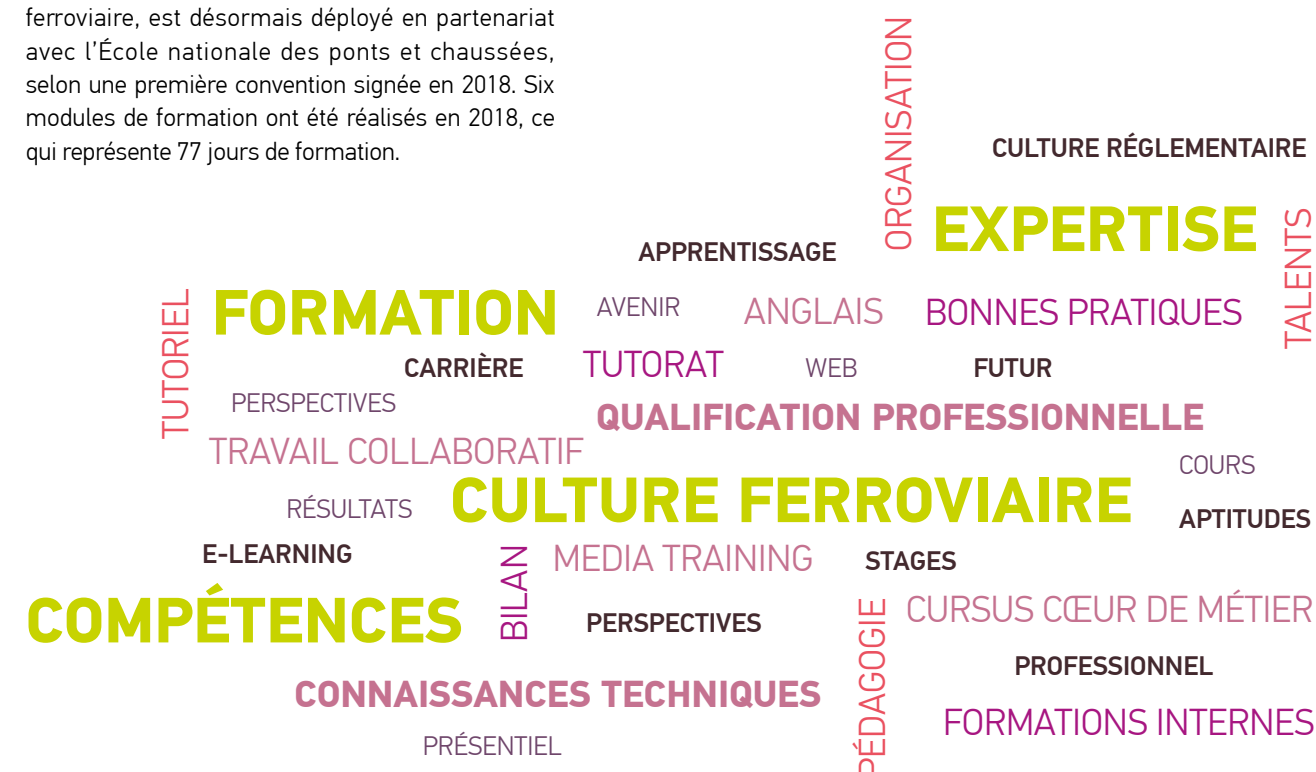
■ Les formations favorisant la communication extérieure et le renforcement des actions en Europe et à l'international

Deux nouvelles formations stratégiques ont été testées en 2018 : la formation en media training et la formation « défendre ses positions à l'international » avec l'ENA.

Compte tenu des enjeux européens et de la mise en œuvre prochaine du volet technique du 4^e paquet ferroviaire, la connaissance de l'anglais est fondamentale au sein de l'EPSF. Chaque nouveau collaborateur est désormais évalué à son arrivée et l'apprentissage de l'anglais a été renforcé par de nouvelles activités proposées. En 2018, l'EPSF a également engagé une démarche collective de mesure du niveau d'anglais de ses collaborateurs.

■ Les formations généralistes

Enfin, plusieurs formations internes ont été développées en 2018 par certains de nos experts, afin de répondre aux besoins des directions métiers non couverts par les offres de formations « sur étagère ».



Les salariés qui ont rejoint l'EPSF en 2018



Révision des spécifications d'autorisation du matériel

Annexes

■ Ont été retirées du Document des références nationales (DRN) :

- SAM C201 – Sécurité passive - sollicitations aérodynamiques
- SAM C303 – Attelage automatique d'un matériel roulant destiné au trafic voyageur
- SAM C304 – Dispositif de secours
- SAM C506 – Signal d'alarme

■ Ont été dépubliées du site de l'EPSF :

- SAM F009 – Sollicitation de l'adhérence roue/rail en freinage
- SAM F015 – Exigences de sûreté concernant la conception des systèmes de freinage
- SAM F017 – Consistance du dossier technique et des essais du frein
- SAM F503 – Asservissement de la traction au freinage
- SAM S010 – Exploitation à agent seul
- SAM T001 – Limitation de la puissance appelée par le train
- SAM T002 – Facteur de puissance
- SAM T003 – Exigences électriques particulières
 - Freinage électrique par récupération
- SAM X006 – Données nécessaires au calcul des marches, à la détermination des charges remorquables et des capacités d'accélération

■ A été dépubliée et retirée du DRN :

- SAMI T009 – Radio sol/trains

Listes des titulaires d'autorisations délivrées par l'EPSF

Liste des entreprises ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité au 31 décembre 2018

	ENTREPRISES FERROVIAIRES	DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ	DATE DU CERTIFICAT EN COURS	PARTIE A	PARTIE B	DATE DE LANCEMENT DU SERVICE COMMERCIAL
1	BOMBARDIER	19 décembre 2018	19 décembre 2018	FR 11 2018 0030	FR 12 2018 0031	
2	CAPTRAIN ITALIA SRL	5 décembre 2014	5 décembre 2014	IT 11 2017 0014	FR 12 2014 0011	5 décembre 2014
3	CFL CARGO	26 novembre 2012	24 novembre 2017	LU 11 2016 0001	FR 12 2017 0030	4 février 2008
4	CFTA	22 janvier 2018	22 janvier 2018	FR 11 2018 0001	FR 12 2018 0002	
5	CFL	30 août 2007	30 septembre 2015	LU 11 2014 0002	FR 12 2015 0015	14 mai 1946
6	COLAS RAIL ⁽¹⁾	31 juillet 2008	29 novembre 2016	FR 11 2016 0020	FR 12 2016 0021	8 janvier 2007
7	CTSF	20 juillet 2015	20 juillet 2015	FR 11 2015 0007	FR 12 2015 0008	4 ^e trimestre 2015
8	DB CARGO ITALIA S.R.L	21 octobre 2016	13 février 2018	IT 11 2018 0001	FR 12 2018 0007	Mars 2012
9	DB CARGO UK	7 août 2017	17 avril 2018	UK 11 2017 0004	FR 12 2018 0008	1 ^{er} septembre 2010
10	ECORAIL TRANSPORT	7 juillet 2016	7 juillet 2016	FR 11 2016 0009	FR 12 2018 0004	31 juillet 2016
11	ECR	1 décembre 2006	25 septembre 2015	FR 11 2015 0013	FR 12 2017 0031	13 mai 2006
12	ERS ⁽²⁾	11 décembre 2015	11 décembre 2015	FR 11 2016 0003	FR 12 2016 0004	28 juin 2016
13	ESIFER	20 novembre 2018	20 novembre 2018	FR 11 2018 0025	FR 12 2018 0026	
14	ETF SERVICES	27 juin 2011	24 juin 2016	FR 11 2016 0007	FR 12 2016 0008	5 juillet 2011
15	ETMF	13 août 2012	7 août 2017	FR 11 2017 0021	FR12 2017 0022	20 août 2012
16	EUROPORTE France ⁽³⁾	4 novembre 2011	7 octobre 2016	FR 11 2016 0013	FR 12 2017 0032	13 juin 2005
17	EUROSTAR (Eurostar International Limited)	30 août 2010	11 août 2015	UK 11 2017 0007	FR 12 2018 0028	30 août 2010
18	FERRIVIA	29 mai 2017	29 mai 2017	FR 11 2017 0012	FR12 2017 0013	29 mai 2017

19	FERROTRACT	2 juillet 2015	2 juillet 2015	FR 11 2015 0005	FR 12 2015 0006	3 juillet 2015
20	GB RAILFREIGHT	6 novembre 2017	25 septembre 2018	UK 11 2018 0009	FR 12 2018 0020	1 ^{er} avril 2001
21	LINEAS FRANCE ⁽⁴⁾	19 novembre 2010	9 novembre 2015	FR 11 2017 0006	FR 12 2017 0007	13 décembre 2010
22	LINEAS GROUP ⁽⁵⁾	14 avril 2011	21 mars 2016	BE 11 2017 0001	FR 12 2018 0009	14 avril 2011
23	MERCITALIA RAIL	19 novembre 2010	31 janvier 2018	IT 11 2016 0017	FR 12 2018 0005	1 ^{er} janvier 2017
24	NAVILAND CARGO	22 novembre 2016	22 novembre 2016	FR 11 2016 0022	FR 12 2018 0006	1 ^{er} décembre 2016
25	NORMANDIE RAIL SERVICES	21 décembre 2012	19 décembre 2017	FR 11 2017 0033	FR 12 2017 0034	16 novembre 2013
26	OUEST RAIL	5 novembre 2018	5 novembre 2018	FR 11 2018 0021	FR 12 2018 0022	4 décembre 2015
27	RDT 13	17 novembre 2011	15 novembre 2016	FR 11 2016 0018	FR 12 2016 0019	11 juin 2012
28	REGIORAIL France ⁽⁶⁾	9 décembre 2014	9 décembre 2014	FR 11 2018 0023	FR 12 2018 0024	14 décembre 2014
29	RENFE MERCANCIAS	4 décembre 2015	13 juillet 2016	ES 11 2015 0004	FR 12 2016 0011	4 décembre 2015
30	RENFE VIAJEROS	19 août 2016	19 août 2016	ES 11 2016 0001	FR 12 2016 0012	19 août 2016
31	SECURAIL	25 juin 2013	25 juin 2018	FR 11 2018 0010	FR 12 2018 0018	10 juillet 2013
32	SNCF MOBILITÉS ⁽⁷⁾	1 ^{er} juillet 2015	1 ^{er} juillet 2016	FR 11 2016 0005	FR 12 2018 0027	SNCF 1938
33	SVI	25 avril 2012	10 décembre 2018	IT 11 2018 0019	FR 12 2018 0029	25 avril 2012
34	THELLO ⁽⁸⁾	5 avril 2013	12 octobre 2016	FR 11 2016 0015	FR 12 2017 0003	TVT 11 décembre 2011
35	THI FACTORY / THALYS	26 novembre 2014	26 novembre 2014	BE 11 2017 0005	FR 12 2018 0003	31 mars 2015
36	TMR	28 juin 2013	19 juillet 2017	CH 11 2017 0082	FR 12 2017 0020	28 juin 2013
37	TRANSFESA RAIL	21 novembre 2016	21 novembre 2016	ES 11 2016 0007	FR 12 2017 0010	1 ^{er} décembre 2016
38	TRANSIFER	12 juillet 2018	12 juillet 2018	FR 11 2018 0015	FR 12 2018 0016	4 octobre 2007
39	TRANSKEO	7 juin 2017	7 juin 2017	FR 11 2017 0015	FR 12 2017 0016	1 ^{er} juillet 2017
40	TRENITALIA	31 mars 2010	17 juillet 2015	IT 11 2018 0004	FR 12 2018 0017	22 février 2011
41	TSO	4 mars 2009	3 juillet 2018	FR 11 2018 0012	FR 12 2018 0013	29 juillet 2009
42	VFLI	3 octobre 2007	7 août 2017	FR 11 2017 0023	FR 12 2018 0014	4 octobre 2007
43	VLEXX GMBH	29 octobre 2014	29 octobre 2014	DE 11 2014 0001	FR 12 2014 0008	13 septembre 2015

⁽¹⁾ Transfert le 31 juillet 2008 de SECO RAIL à COLAS RAIL
⁽²⁾ Transfert le 17 juin 2016 de PICHENOT à EIFFAGE RAIL SERVICES
⁽³⁾ Transfert le 4 novembre 2011 de VEOLIA CARGO France à EUROPORTE France
⁽⁴⁾ Changement de dénomination sociale le 27 avril 2017 (anciennement OSR FRANCE)
⁽⁵⁾ Changement de dénomination sociale le 27 avril 2017 (anciennement B LOGISTICS)
⁽⁶⁾ Changement de dénomination sociale le 21 octobre 2015 (anciennement REGIORAIL LR (Languedoc-Roussillon))
⁽⁷⁾ Changement de dénomination sociale le 1^{er} janvier 2015 (anciennement SNCF)
⁽⁸⁾ Transfert le 5 avril 2013 de TVT à THELLO

■ Liste des gestionnaires d'infrastructure possédant un agrément de sécurité au 31 décembre 2018

NOMS	DATE D'AGRÈMENT
CFL	24 avril 2018
ERE	21 février 2017
LINEA FIGUERAS PERPIGNAN SA	22 septembre 2015
LISEA	31 mars 2017
OC'VIA	4 septembre 2017
RFI	30 avril 2018
SNCF Réseau	30 juin 2016

■ Liste des gestionnaires d'infrastructure conventionnés possédant un agrément de sécurité au 31 décembre 2018

NOMS	DATE D'AGRÈMENT
COLAS RAIL	12 novembre 2018
CFTA	11 décembre 2018
SFERIS	18 avril 2018
SOCORAIL	11 juin 2018

■ Liste des réseaux ferrés portuaires possédant un agrément de sécurité au 31 décembre 2018

NOMS	DATE D'AGRÈMENT
Grand Port Maritime de Bordeaux	21 juin 2017
Grand Port Maritime de Dunkerque	17 août 2015
Grand Port Maritime de La Rochelle	5 juillet 2016
Grand Port Maritime de Marseille	14 décembre 2015
Grand Port Maritime de Nantes/Saint-Nazaire	13 octobre 2015
Grand Port Maritime de Rouen	19 janvier 2016
Grand Port Maritime du Havre	23 décembre 2015
Port Autonome de Paris	3 juillet 2017
Port Autonome de Strasbourg	4 juillet 2017

Principaux sigles et acronymes utilisés dans ce rapport

ACE	autorisation de circulation exceptionnelle	KVB	contrôle de vitesse par balises (l'initiale « K » est utilisée à la place du « C » pour ne pas confondre contrôle avec commande)
AMEC	autorisation de mise en exploitation commerciale	LGV BPL	ligne à grande vitesse Bretagne/Pays de la Loire
ANS	autorité nationale de sécurité	NoBo	notified body (organisme notifié)
BAL	blok automatique lumineux	OSS	<i>One Stop Shop</i> (Guichet unique de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer)
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre	OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
CE	Commission européenne	PN	passage à niveau
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin — Eaux-Vives — Annemasse	PTU	prescription technique uniforme
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable	RETVA	Registre européen des types de véhicules autorisés
CNM	Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier	REV	Registre européen des véhicules
COP	contrat d'objectifs et de performance	REX	retour d'expérience
CS	certificat de sécurité	RFN	réseau ferré national
CCS	contrôle, commande et signalisation	RID	Regulation concerning the International carriage of Dangerous goods by rail (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses dit RID)
DeBo	designated body (organisme désigné)	RISC	Railway Interoperability and Safety Committee
DRN	Document des références nationales	RNV	Registre national des véhicules
ÉPIC	établissement public industriel et commercial	SAE	système d'archivage électronique
ERTMS	European Rail Traffic Management System	SAM	spécification d'autorisation du matériel
ETCS	European Train Control System	SAMI	spécification d'autorisation du matériel et de l'infrastructure (composantes bord et sol)
ETP	équivalent temps plein	SGS	système de gestion de la sécurité
ETPT	équivalent temps plein travaillé	SI	système d'information
EVAST	Évaluation vectorielle de l'aptitude au shuntage	STI	spécification technique d'interopérabilité
FOH	facteurs organisationnels et humains	STRMTG	Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés
GED	gestion électronique de documents	TGV	train à grande vitesse
GI	gestionnaire d'infrastructure	TELT	tunnel Euralpin entre Lyon et Turin
GIC	gestionnaire d'infrastructure conventionné	TES	tâches essentielles pour la sécurité
GSM-R	Global System for Mobile communications - Railways	TVP	traversée de voie à niveau par le public
HIPPOPS	Harmonized & International Procedures for Placing into Operation of Products & Subsystems	UE	Union européenne
IRT	Institut de recherche technologique (Railenium)		
IRSC	International Railway Safety Council		



Edité en juillet 2019

ISSN : 1967-0648

Contact : service Communication de l'EPSF

Tél. 33(0)3 22 33 95 55

Crédits photographiques :

Photo de la page de couverture ©EPSF - Gilles Auclair

Photos des collaborateurs (p.4, 5, 11, 52-53) : ©Studio Albin Borel

Photos séminaire REX (p.28) et conférence (p.30-32) : ©Vincent Colin

Photo simulation numérique d'un wagon citerne réalisée pour le groupe Ermewa (p.37) ©CIMES



Conception graphique :

Links Création Graphique

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