

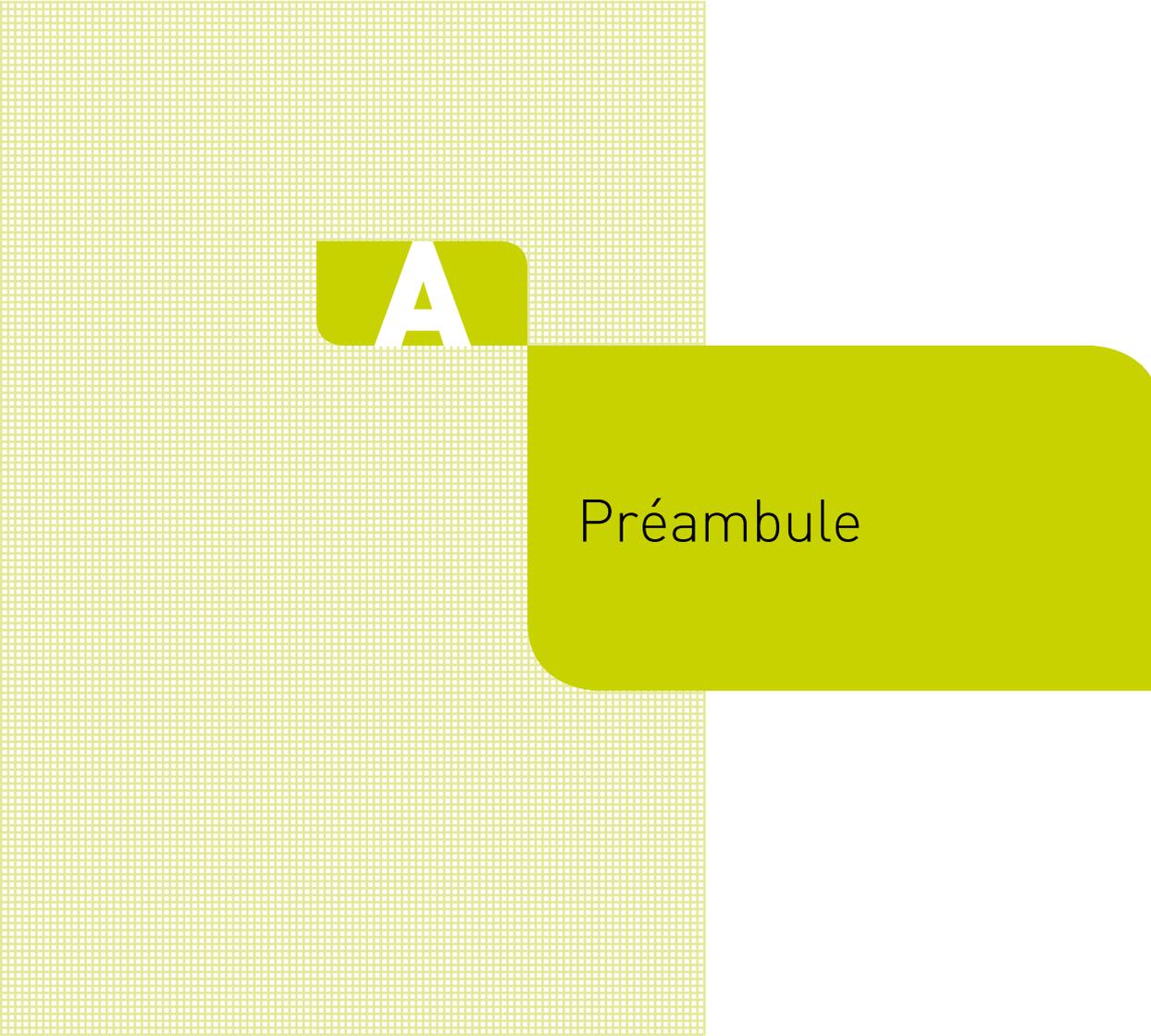
A decorative horizontal bar spanning the width of the page. It features a solid yellow-green section on the left, which transitions into a white section with a curved edge. This white section then transitions into a grey section with a curved edge, which finally transitions into a solid grey section on the right.

**RAPPORT SUR
LA SÉCURITÉ
DU RÉSEAU
FERRÉ NATIONAL
2008**



Sommaire

A. PRÉAMBULE.....	4
B. SECTION PRÉLIMINAIRE	6
1. Introduction au rapport	7
2. Informations relatives au réseau et à l'évolution du secteur ferroviaire	7
3. Synthèse – Analyse générale des tendances.....	8
C. ORGANISATION DE L'EPSF	10
1. Présentation de l'organisation.....	11
2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires	12
D. L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE.....	14
1. Initiatives visant à améliorer les performances de sécurité	15
2. Données détaillées de l'analyse des tendances	20
E. LES MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LÉGISLATION ET DE LA RÉGLEMENTATION	24
F. L'ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.....	26
1. Incidence de l'évolution de la réglementation.....	27
2. Données numériques	27
3. Aspects de procédure.....	28
G. LA SURVEILLANCE DES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE ET DES ENTREPRISES FERROVIAIRES.....	30
1. Description de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires	31
2. Rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires	32
3. Contrôles réalisés en 2008	32
4. Mesures prises à la suite des contrôles réalisés	33
H. CONCLUSIONS.....	34
ANNEXE A: INFORMATIONS RELATIVES AU RÉSEAU ET À L'ÉVOLUTION DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	39
A.1: Carte du réseau ferré national (RFN).....	39
A.2: Liste des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure.....	40
ANNEXE B: ORGANIGRAMME DE L'EPSF	42
B.1 Organisation interne	42
B.2 Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires.....	43
ANNEXE C: INDICATEURS COMMUNS DE SÉCURITÉ	44
C.1 Indicateurs communs de sécurité – données.....	44
C.2 Définitions utilisées dans le rapport.....	50
ANNEXE D: MODIFICATIONS IMPORTANTES DANS LA LÉGISLATION ET LA RÉGLEMENTATION.....	52
ANNEXE E: L'ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGRÉMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ – DONNÉES NUMÉRIQUES.....	52
E.1 Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2001/14/CE	52
E.2 Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE.....	52
E.3 Agréments de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE.....	53
E.4 Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie A.....	54
E.5 Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie B.....	54
E.6 Aspects de procédure – Agréments de sécurité.....	54



A

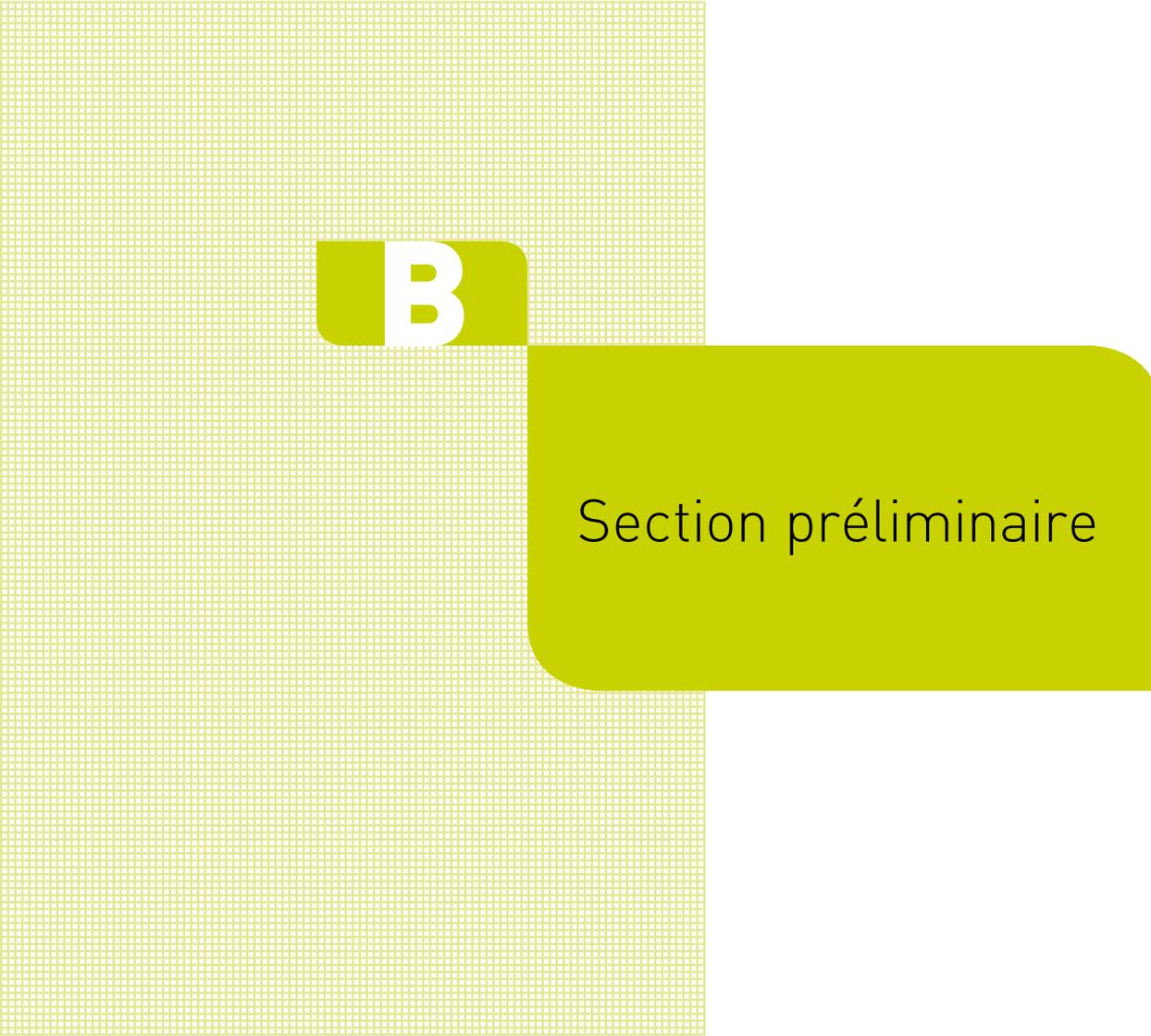
Préambule

Le rapport annuel sur la sécurité du réseau ferré national en 2008 est rédigé conformément à l'article 18 de la directive 2004/49/CE et sa transposition en droit français à l'article 17 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006.

La structure de ce rapport est conforme aux recommandations de l'Agence ferroviaire européenne. Il est rédigé à partir d'informations issues des rapports annuels sur la sécurité des entreprises ferroviaires (EF) et du gestionnaire d'infrastructure (GI) auxquels s'ajoutent des éléments produits par l'EPSF dans le cadre de ses activités.

L'objectif de ce rapport est de présenter les modifications importantes de la législation et de la réglementation en matière de sécurité ferroviaire et d'analyser le niveau de sécurité global du système ferroviaire :

- sous l'angle des Indicateurs de sécurité communs (ISC) ;
- au travers des résultats de la surveillance du GI et des EF exercée par l'EPSF ainsi que des enseignements pouvant en être tirés.



B

Section préliminaire

1. Introduction au rapport

Ce rapport annuel sur la sécurité du réseau ferré national est le quatrième présenté par l'EPSF mais l'année 2008 n'est que la deuxième année de plein exercice de l'EPSF.

L'Établissement public de sécurité ferroviaire a poursuivi durant cette année 2008 les démarches initialisées en 2007 afin de les pérenniser notamment dans les domaines :

- des ressources humaines, par la mise en place d'un dispositif de gestion des compétences et des emplois ;
- de la démarche « qualité », par la mise en place d'une politique « qualité » ;
- du retour d'expérience « système », par l'organisation de réunions périodiques pour en partager les enseignements, progresser en sécurité ferroviaire avec l'ensemble des acteurs, et garantir la cohérence du système ;
- de l'international, par le développement des activités européennes et internationales.

En application du décret 2006-1279, relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, l'EPSF a délivré le 27 février 2008 un agrément de sécurité au gestionnaire de l'infrastructure, Réseau ferré de France (RFF), et à son gestionnaire de l'infrastructure délégué.

Le présent document est adressé :

- au Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat ;
- à l'Agence ferroviaire européenne ;
- au Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ;
- au gestionnaire d'infrastructure, Réseau ferré de France ;
- au gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF GID).

Il est disponible sur le site Internet de l'EPSF à l'adresse suivante :

<http://www.securite-ferroviaire.fr/>

Les informations contenues dans ce rapport seront utilisées par l'Agence ferroviaire européenne pour la rédaction de son rapport bisannuel sur les performances de sécurité.

2. Informations relatives au réseau et à l'évolution du secteur ferroviaire

Le réseau ferré national est constitué de 29 473 km de lignes exploitées dont environ :

- 50 % sont à deux voies et plus ;
- 44 % sont à voie unique ;
- 6 % sont à deux voies et à grande vitesse.

Il comprend 15 424 km de lignes électrifiées représentant plus de 52 % de l'ensemble des lignes exploitées ; parmi ces lignes électrifiées environ 61 % le sont en 25 000 volts alternatif. Il faut noter également que 58,7 % des lignes sont équipés avec un système ATP (Automatic Train Protection).

La carte du réseau ferré national est jointe en annexe A.1.

Les caractéristiques essentielles du gestionnaire de l'infrastructure et du réseau ferré national sont reprises dans l'annexe A.2.

Un certificat de sécurité a été délivré, le 31 juillet 2008, à l'entreprise ferroviaire Colas Rail, en raison du changement de raison sociale de l'entreprise Seco Rail.

Sept entreprises ferroviaires ont obtenu des modifications de leur certificat de sécurité :

- pour mise « au format » partie A et partie B : Veolia Cargo France et Seco-Rail ;
- pour extension des services : CFL Cargo, VFLI, Veolia Cargo France, Europorte 2 et la SNCB ;
- pour la partie B dans le cadre de la réorganisation de son activité fret : EF SNCF.

Au 31 décembre 2008, 10 entreprises ferroviaires possèdent un certificat de sécurité dont neuf exercent effectivement une activité commerciale.

La liste des entreprises ferroviaires est reprise dans l'annexe A.2.2.

Cinq attestations de sécurité ont été délivrées, aux entreprises conventionnées au titre de l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF, selon les dispositions du décret 2006-1279 :

- à la compagnie du Blanc Argent (CBA) pour l'exploitation et l'entretien de la ligne Salbris - Luçay-le-Mâle ;
- aux Chemins de Fer et Transport Automobile (CFTA) pour l'exploitation et l'entretien des lignes en Bretagne entre Guingamp et Carhaix et entre Guingamp et Paimpol ;
- aux Chemins de Fer et Transport Automobile Cargo (CFTA Cargo) pour l'exploitation et l'entretien des lignes de l'Etoile de Gray ;
- à CFTA Cargo pour l'exploitation et l'entretien des lignes du Châtillonnais ;
- aux Voies Ferrées Locales et Industrielles (VFLI) pour l'exploitation et l'entretien des lignes dans le Morvan.

Deux agréments de centre de formation ont été délivrés au centre de formation GETIF et à la SNCF pour le service de formation mouvement Matériel. En 2008, l'EPSF a également accordé 13 extensions d'agréments à autant de centres de formation pour de nouvelles fonctions de sécurité.

Au total, 37 centres de formation disposent d'un agrément en cours de validité au 31 décembre 2008.

Enfin, en 2008, l'EPSF a pour la première fois certifié deux organismes qualifiés (OQA) : CERTIFER le 1er avril 2008 et TÜV Rheinland Intertraffic le 3 octobre 2008. Ces organismes ont pour mission d'évaluer la conception et la réalisation de systèmes ou sous-systèmes ferroviaires nouveaux ou substantiellement modifiés.

3. Synthèse – Analyse générale des tendances

L'année 2008 aura été marquée par plusieurs accidents graves qui ont donné lieu à une enquête menée par le BEA-TT :

- la collision entre une voiture et un train de fret survenue le 25 janvier 2008 à Neufchâteau ;
- le heurt d'un agent mainteneur de l'infrastructure par une circulation ferroviaire sur le passage à niveau de Bayard, le 26 février 2008 ;
- la collision entre un train et un autocar de transport scolaire à Allinges, le 2 juin 2008 (enquête en cours) ;
- la collision entre un poids lourd et un TER à la Roche-en-Brenil, le 7 juillet 2008 (enquête en cours).

Une enquête du même type a concerné un événement qui aurait pu conduire à un accident ferroviaire grave. Il s'agit de la dérive d'un train de fret VEOLIA survenue à Montauban, le 26 avril 2008.

On peut également noter deux déraillements marquants :

- le premier consécutif au heurt par le premier TER de la journée d'une coulée de boue provoquée par les fortes intempéries entre Le Mont Doré et La Bourboule, le 12 septembre 2008 ;
- le second causé par le heurt d'un perré, fragilisé par les intempéries, par un TER, le 14 décembre 2008 à la Couronne – Caro.

Concernant le niveau général du trafic, le nombre de millions de km.trains est en hausse de 2 % par rapport à 2007, avec une part croissante effectuée par les entreprises ferroviaires ayant débuté leur activité depuis 2006.

Le nombre d'accidents (selon la définition donnée en annexe C.2) est en augmentation de 8.2 % par rapport à 2007. Le taux d'accident par millions de km.trains en 2008 (0.82) est comparable à celui de l'année 2006 (0.85), mais il correspond à une augmentation de 6.4 % par rapport à 2007 (0.78).

En ce qui concerne les conséquences humaines des accidents, on constate :

- une augmentation de 9.6 % du nombre de morts par rapport à 2007 qui est due principalement à l'augmentation du nombre de décès de personnes « non autorisées » ou « autres » (les définitions sont données en annexe C.2) ;
- une baisse de 21.7 % du nombre de blessés graves.

Dans le même temps, le trafic voyageur augmente d'un peu plus de 10 % avec 87 milliards de voyageurs.trains. Le taux de décès par milliard de voyageurs.trains baisse de 8 %, de 0.113 à 0.103.

Les données détaillées de l'analyse des tendances sont reprises au chapitre D point 2.



C

Organisation
de l'EPSF

1. Présentation de l'organisation

Au 31 décembre 2008, l'EPSF comptait 96 agents, ce qui correspond à une légère croissance de ses effectifs.

D'un point de vue organisationnel, l'EPSF est constitué, comme en 2007, de deux directions techniques, la direction « Autorisations et Veille » et la direction « Référentiels et Europe » ainsi qu'une direction transverse, « le Secrétariat général ».

L'année 2008 a vu la finalisation et la mise en œuvre, dans le cadre de la démarche « qualité » engagée par l'établissement depuis début 2007, des processus et des procédures relatifs aux activités des différentes directions.

Les missions et la composition des deux directions techniques sont rappelées ci-dessous.

La direction Autorisations et Veille

Cette direction comprend deux départements, le département « Autorisations » et le département « Veille », composés respectivement de cinq et huit divisions techniques.

→ Le département Autorisations

Ce département assure les missions suivantes :

- instruction et délivrance des certificats de sécurité et des attestations de sécurité, des agréments de sécurité et des agréments de centres de formation, des autorisations de mise en exploitation commerciale (systèmes et contrôle commande, matériels moteurs, matériels remorqués, circulations dérogatoires) ;
- enregistrement du matériel dans une base de données ;
- publication de guides à usage externe.

→ Le département Veille

Ce département assure les missions suivantes :

- contrôles (audits et inspections) de la mise en œuvre des autorisations délivrées par l'EPSF, certificats ou agréments, dans les conditions qui ont permis leur attribution ;
- veille sur le niveau de sécurité par le suivi des accidents et incidents survenant sur le RFN et déclenchement des alertes éventuellement nécessaires ;
- suivi des indicateurs de sécurité et animation du retour d'expérience « système sécurité » pour l'ensemble des exploitants autorisés sur le RFN ;
- publication d'une note mensuelle d'information sur l'incidentologie ;
- publication du rapport annuel sur la sécurité.

La direction Référentiels et Europe

Cette direction comprend un département « Référentiels » composé de trois divisions ainsi que deux services « Sécurité/Interopérabilité » et « International, Europe et Benchmark ».

→ Le département Référentiels

Ce département assure les missions suivantes :

- participation à l'élaboration de la réglementation de l'État en émettant des avis et des propositions ;
- contrôle de la documentation d'exploitation du RFN ;
- élaboration et publication des documents de référence ayant valeur de recommandation.

→ Les services « Sécurité/Interopérabilité » et « International, Europe et Benchmark » assurent les missions suivantes :

- pilotage de l'expertise française au sein des groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne ;

- contribution au développement de la reconnaissance mutuelle entre les ANS et l'ERA ;
- organisation des partenariats avec les autres autorités nationales de sécurité ;
- veille industrielle et normative.

L'organisation de l'EPSF est présentée en annexe B.1.

2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires

En sus des exploitants ferroviaires avec lesquels il est en contact régulier, les entités avec lesquelles l'EPSF a les relations les plus importantes sont listées ci-dessous :

- la Direction générale de la mer et des transports - Direction des transports ferroviaires et collectifs (DTFC) du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables qui assure la tutelle de l'établissement et exerce les missions dévolues à l'État en matière de sécurité ferroviaire ;
- le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT). L'EPSF a des échanges réguliers avec le BEA-TT sur les incidents et accidents survenus sur le RFN ; il suit la mise en œuvre de ses recommandations par les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure, et lui transmet les éléments nécessaires pour l'élaboration de son rapport annuel ;
- la Mission du transport des matières dangereuses (MMD) ;
- la Direction de la défense et de la sécurité civiles (DDSC). L'EPSF la consulte sur les dossiers de définition de la sécurité (DDS), les dossiers préliminaires de sécurité (DPS) et les dossiers de sécurité (DS) des nouveaux systèmes ou des nouvelles infrastructures qui lui sont transmis en vue d'obtenir une autorisation de mise en exploitation commerciale ;
- la Mission de contrôle des activités ferroviaires (MCAF).

Une représentation graphique des relations de l'EPSF avec les autres entités nationales figure en annexe B.2.

Nota : les appellations utilisées sont celles existantes avant la réorganisation intervenue au ministère chargé des transports à l'été 2008.





D

L'évolution
de la sécurité
ferroviaire

1. Initiatives visant à améliorer les performances de sécurité

1.1 L'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Les actions et initiatives de l'EPSF en 2008 sont indiquées ci-dessous :

- réalisation de quatre réunions « retour d'expérience » avec l'ensemble des exploitants au cours desquelles a été réalisé le partage des enseignements tirés des incidents les plus significatifs, du constat des contrôles effectués par l'EPSF et des bonnes pratiques des uns et des autres. À la suite de ces réunions, l'EPSF a publié, d'une part, des relevés de décisions et d'autre part, a contribué aux études relatives au départ des trains et aux actions des EF concernant le franchissement intempestif des signaux d'arrêt fermés ;
- publication de neuf Spécifications d'admission matériel (SAM) et d'une Spécification d'admission matériel infrastructure (SAMI). Douze autres étaient en cours d'élaboration pour une édition programmée en 2009 ;
- écriture des guides « Certificat de sécurité » et « Autorisation de mise en exploitation commerciale » traduisant la volonté de l'EPSF d'aider les exploitants ferroviaires à présenter leurs dossiers de demandes d'autorisation ;
- écriture d'un guide relatif à l'élaboration d'un règlement de sécurité de l'exploitation des voies ferrées portuaires ;
- mise en place d'un registre type informatisé couvrant l'ensemble du parc autorisé sur le RFN ;
- mise à jour du Registre national des véhicules (RNV) ;
- signature d'accords de reconnaissance mutuelle pour :
 - les wagons entre Belgique – Luxembourg – France,
 - les locomotives et les matériels à voyageurs entre Allemagne – France et Belgique – Luxembourg – France – Pays-Bas ;
- réalisation de fichiers techniques des accords de reconnaissance mutuelle pour :
 - les wagons entre Suisse – France et Espagne – France,
 - les locomotives et les matériels à voyageurs entre Suisse – France et Espagne-France ;
- développement d'une nouvelle base de données (événements sécurité du RFN) plus performante en capacité d'enregistrement et en offre de fonctionnalités pour son exploitation ;
- formalisation des processus majeurs de l'EPSF dans le cadre de sa démarche qualité ;
- renforcement de la confiance réciproque entre ANS par la réalisation avec l'ERA de revues croisées (peer reviews) favorisant la promotion des meilleures pratiques et développant des méthodes et outils communs.

1.2 Le gestionnaire de l'infrastructure (RFF et SNCF)

Les projets importants lancés en 2008 ayant un impact significatif sur le niveau de sécurité sont les suivants :

- la LGV Est européenne – phase 2 :
 - production du DDS LGV EE 2^e phase présentant l'organisation du projet, son contenu en termes technique et d'exploitation, et le système de référence retenu pour la démonstration du principe GAME,
 - production du DPS LGV EE 2^e phase avec l'Analyse préliminaire des risques associée et précisant l'organisation du projet effectivement mise en œuvre ;
- la LGV Bretagne – Pays de la Loire :
 - préparation du Dossier de définition de sécurité ;

- ligne Marseille- Gardanne – Aix-en-Provence :
 - le 4 novembre 2008, autorisation de mise en exploitation commerciale de la ligne délivrée avec des réserves qui ont été levées en décembre 2008.

Les principales actions menées par RFF visant à l'amélioration de la sécurité sur le RFN ont été réalisées dans différents domaines présentés ci-après.

1.2.1 Les investissements de renouvellement du réseau

709.9 M€ ont été consacrés en 2008 au renouvellement de 564.2 km de voie courante et 208 appareils de voie, tous groupes UIC confondus. Les travaux réalisés sur les lignes de groupes UIC 1 à 6 ont permis la modernisation des voies les plus circulées du réseau et l'élimination des parties les plus critiques des voies équipées de traverses béton aux entretoises corrodées.

Des premiers renouvellements de voies sur les lignes des groupes UIC 7 à 9 avec voyageurs ont été réalisés en 2008, poursuivant ainsi la politique de renouvellement initialisée en 2006.

Pour les ouvrages d'art, le montant des investissements s'est élevé à 123.5 M€, il a permis les réalisations suivantes :

- le remplacement de tabliers métalliques de 18 ouvrages ;
- la régénération structurelle de voûte dans 14 tunnels ;
- le renforcement de 13 ponts en béton ou en maçonnerie ;
- la reconstruction de 3 ponts ;
- la consolidation de 85 ouvrages en terre en particulier sur la ligne LGV Paris-Lille pour laquelle 50 M€ ont été consacrés depuis 15 ans.

Les investissements réalisés pour les installations de signalisation ont été importants ; 100 M€ ont été consacrés principalement aux opérations de renouvellement de postes d'aiguillages dont la répartition est la suivante :

- 1 opération de mise en service (renouvellement des postes en gare de Bry et Gagny en Ile-de-France) ;
- 6 opérations en cours de réalisation (Lyon, Longueau, Dijon à Blaisy, Villeneuve St George, Castelnaudary, Sedan) ;
- 11 opérations en préparation.

Les investissements concernant les installations de télécommunication, dont le montant s'est élevé à 6.5 M€ pour l'année 2008, se sont orientés vers le déploiement du GSM-R. Les travaux réalisés ont permis la mise en exploitation commerciale de la phase finale du lot pilote (Châlons en Champagne/ Bar-le-Duc) et la mise en service du GSM-R sur 28 nouveaux tronçons représentant 1 145 km de ligne. La première mise en exploitation d'une zone frontière complète en GSM-R entre Forbach et Sarrebruck a été effectuée en coopération avec la Deutsche Bahn.

1.2.2 La prévention des accidents individuels

RFF a poursuivi sa politique de prévention des accidents aux passages à niveau (PN) par les actions suivantes :

- la suppression effective de neuf PN préoccupants au cours de l'année 2008 ;
- la signature d'un contrat de performance entre l'État et RFF visant à supprimer 50 PN préoccupants d'ici la fin 2012 ;
- la poursuite du programme d'expérimentation d'équipements destinés à l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau, avec la Direction de la sécurité et de la circulation routière qui a concerné :
 - l'expérimentation d'un nouveau type de signalisation lumineuse pour les PN à croix de St André,

- la publication d'une note à destination des gestionnaires d'infrastructures routières sur les équipements à installer (flot séparateur de sens, panneau à messages variables, feux « R1 » couplé à l'annonce des trains),
- la validation de l'étude du comportement des automobilistes vis-à-vis des PN à croix de St André et des PN avec feux et sans barrières, pour trouver de nouvelles solutions.

Des mesures pour la prévention des heurts de personnes par des trains lors des traversées des voies en gare ont également été prises. En 2008, 83 points d'arrêt ont été équipés de pictogrammes ou d'aménagements simples et cinq opérations concernant des ouvrages dénivelés (passerelle ou souterrain) ont été engagées. En ce qui concerne les traversées des voies en dehors des gares et pour répondre à la nouvelle législation, RFF a défini une nouvelle politique de délimitation des lignes du réseau ferré national. La mise en œuvre de cette politique débutera en 2009 par un recensement des zones à risques. Enfin, la prévention des heurts de personnel par des trains a porté sur la mise en place de dispositifs d'aide pour la traversée des voies par le personnel.

1.2.3 La prévention des accidents de trains

Deux types d'action ont été menées pour la prévention des accidents de trains : la première pour limiter les conséquences des erreurs de conduite, la seconde pour prévenir les erreurs d'exploitation.

Des balises KVB ont été installées sur des signaux de lignes non électrifiées dont le franchissement intempestif induit des risques significatifs. Ces installations sont étudiées cas par cas en prenant en compte les conséquences d'erreurs de conduite et les prévisions de déploiement du système ERTMS.

Pour la prévention des erreurs d'exploitation, en accord avec le GID, RFF a réalisé des installations ayant pour objet :

- des compléments d'enclenchements dans certains postes d'aiguillage ;
- la création de totalisateurs de zones, qui facilitent le déroulement des procédures préalables aux travaux sur les voies ;
- une meilleure maîtrise des réceptions de trains sur les voies de service.

1.2.4 La sécurisation des sites de transport de marchandises dangereuses

Cette opération s'est traduite cette année 2008 par la réalisation des études jusqu'en phase de projet pour les sites du triage du Bourget et du triage de Somain. En décembre 2008, la sécurisation du site du triage de Woippy est entrée en phase de réalisation.

1.2.5 La sécurisation des tunnels

Le programme de sécurisation des tunnels comporte deux axes de progrès :

- la mise en sécurité des personnes sans aide extérieure ;
- l'intervention des services de secours.

Sur 31 tunnels concernés par le programme de prévention des risques d'incendies lancé en 2000, seuls les travaux du tunnel du Mont-d'Or restent à finaliser.

1.2.6 La sécurisation de l'environnement

Concernant la sécurisation de l'environnement (proximité d'installations classées, éoliennes, etc.), RFF a lancé l'élaboration de deux documents « Sécurité et sûreté de l'environnement : processus de gestion de la proximité du RFN avec les sites SEVESO » et « Sécurité et sûreté de l'environnement : processus de gestion de la proximité du RFN avec les lieux de rassemblement de la population ».

1.2.7 La prise en compte de l'impact sûreté sur la sécurité ferroviaire

Deux études de sûreté de l'infrastructure ont débuté en 2008 et devront être finalisées en 2009 :

- étude de matériels de détection afin de lutter contre les vols de câbles en ligne ;

- dispositions de détection et mise au point de solutions innovantes de réparation pour les nappes.

Un travail d'identification des sites prioritaires et des types de travaux à réaliser par risque a été entrepris sur 35 sites (7 PANG, 5 sous-stations, 12 postes d'iguillage, 11 parcs de stockage).

En plus de ces initiatives, plusieurs actions de recherche réalisées par la SNCF pour le compte de RFF en 2008 sont liées à l'amélioration de la sécurité du système ferroviaire; elles peuvent être regroupées en trois grands thèmes :

- l'amélioration de la surveillance et du contrôle des infrastructures ferroviaires existantes ;
- la recherche de nouvelles méthodes de renouvellement ou de maintenance des infrastructures ferroviaires par renforcement des ouvrages ou des pièces ;
- la protection des installations contre des phénomènes ou éléments extérieurs sur des sujets aussi divers que la chute de rocher ou l'intrusion de virus informatiques.

1.3 Les entreprises ferroviaires

1.3.1 SNCF

En 2008, les investissements relatifs à la mise en œuvre d'actions consécutives à des événements graves ou des recommandations du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre ont été poursuivis, il s'agit de :

- la latéralisation des lampes de présomption d'ouverture de portes sur le matériel transilien ;
- la gestion par files des portes du matériel Z2 ;
- l'inhibition de la commande d'ouverture de secours des portes pendant la circulation (matériel Z2N transilien, etc.).

Des investissements sur le matériel ont été réalisés, ils concernent principalement l'équipement en systèmes de contrôle et l'amélioration de la sécurité du fonctionnement des portes.

- Trente BB 36300 destinées à réaliser des trafics en interopérabilité avec l'Italie ont été équipées du système de contrôle de la marche du train (SCMT). De même, six rames TGV réseau Paris – Lyon – Turin seront dotées du SCMT.
- Le déploiement de la radio GSM-R a été réalisé sur l'ensemble du parc Thalys (rames PBA et PBKA).
- Le Signal d'alarme à freinage inhibable (SAFI) est installé sur l'ensemble de la flotte à l'exception des rames Eurostar et NOL (North of London).
- Fin juin 2008, 5354 engins étaient équipés du KVB, dont la totalité du matériel affecté à l'activité Ile de France.
- Pour les matériels de l'infrastructure, il est prévu d'ajouter, sur une période couvrant les années 2008 à 2010, des équipements de sécurité (dont le KVB) sur 40 BB 63500 et sur 80 67200.
- Le fonctionnel des portes des rames Z2 est modifié pour maintenir leur blocage en cas d'utilisation du signal d'alarme par interphonie dès que la vitesse atteint 10 km/h en accélération et 6 km/h en décélération.
- Sur les Z2N, la modification de l'abaissement du seuil de déblocage des portes (3 km/h au lieu de 6 km/h) est en cours de réalisation.
- L'amélioration du contrôle d'armement sur le système Transmission voie machine (projet KARM). Les premières rames équipées vont sortir début 2009.

Des actions de recherche et de développement ont été poursuivies ou entreprises sur les sujets suivants :

- l'usage de la réalité virtuelle pour la formation des agents du service commercial train aux transbordements ;
- la mise en œuvre d'une approche scientifique des déterminants et des conséquences des

- variations de vigilance et de fatigue dans l'activité de conduite ;
- la sécurité passive « collision » afin de définir un obstacle bas de référence pour préciser les spécifications des futurs matériels ;
- l'étude sur les vents traversiers qui servira de base à l'élaboration d'un référentiel pour les analyses « vents traversiers » d'un train conventionnel sur une ligne classique ;
- l'étude sur la simulation numérique de propagation de l'incendie pour développer une nouvelle méthodologie de conception des trains en regard de leurs propriétés vis-à-vis du risque incendie ;
- l'amélioration de la détection des défauts des organes de roulement.

1.3.2 EURO CARGO RAIL (ECR)

2008 a été pour ECR une année de forte croissance : son trafic (en km.train) a augmenté de 95 % par rapport à 2007. L'effectif a augmenté en conséquence et de nouvelles unités opérationnelles ont été créées (Paris, Bourg en Bresse).

Les principales initiatives de l'entreprise pour améliorer son niveau de sécurité sont :

- la détermination des objectifs et orientations annuels de sécurité avec traduction de ceux-ci sous la forme de huit plans d'actions (un pour la direction et les pôles et un pour chaque unité opérationnelle) ;
- des investissements matériels (14 nouvelles locomotives de type Class 77, 2 simulateurs de conduite, etc.) et en moyens humains (embauche d'un responsable sécurité du personnel, de deux auditeurs sécurité, etc.).
- la refonte du Système de gestion de la sécurité (SGS) avec trois objectifs :
 - la visibilité du SGS pour tous les acteurs d'ECR ;
 - la cohérence avec les valeurs et les modes de fonctionnement de la société ECR ;
 - la performance par la prise en compte des enseignements tirés des audits et du paragonnage des meilleurs SGS.

1.3.3 VEOLIA CARGO France (VCF)

L'EF Veolia Cargo France a vu son trafic se développer de manière importante. Cela s'est traduit par un doublement du nombre de kilomètres parcourus par rapport à l'année 2007, par la création d'une nouvelle agence « Centre de France » en octobre 2008 et par l'augmentation de son parc d'engins. En accompagnement de l'augmentation de son trafic, VCF a poursuivi l'examen complet de la totalité des enregistrements (ATESS).

Des actions pour améliorer la sécurité ont été entreprises dans les domaines suivants :

- la formalisation des objectifs sécurité : réalisation d'un Plan d'actions qualité sécurité (PAQS) avec un choix de thèmes reprenant notamment pour 2009 les recommandations formulées par le BEA-TT suite à l'incident de dérive du train de fret en gare de Montauban ;
- le suivi de l'atteinte des objectifs : programmation de réunions de sécurité tous les mois dans chacune des agences et de réunions trimestrielles réunissant la direction générale, les agences et le PC VCF pour en faire la synthèse ;
- la réalisation de contrôles internes : programmation et réalisation d'audits ayant eu pour thèmes le management de la sécurité, la sous-traitance et la fabrication de train ;
- la consolidation de la démarche REX : publication en local d'infos sécurité, publication de fiches d'enseignement du REX.

1.3.4 Pour les autres EF : SECO-RAIL, GROUPE VFLI, CFL CARGO, SNCB et EUROPORTE2

L'année 2008 a aussi été une période d'évolution importante pour ces entreprises ferroviaires. Leurs actions pour consolider les organisations mises en place en 2007, ont notamment concerné la mise en place de compétences et d'outils nécessaires au suivi des opérateurs et à la mesure du niveau de sécurité.

Leurs efforts ont porté sur :

- le retour d'expérience ;
- le contrôle interne ;
- la formalisation des procédures de veille au niveau de l'entreprise ;
- la gestion documentaire.

Outre ces actions, CFL CARGO a finalisé la refonte de son SGS ; celui-ci est maintenant étroitement lié à sa démarche qualité.

1.4 BEA-TT

Deux rapports d'enquêtes du BEA-TT, donnant lieu à des recommandations, ont été publiés en mars et juin 2008, ils concernent :

- l'accostage brutal du train 141 280 en gare de Versailles rive gauche du 13 août 2007 ;
- le déraillement du train 17417, le 9 novembre 2007, à Pertuis.

En conclusion de ces deux enquêtes, le BEA-TT fait au total cinq recommandations, au gestionnaire d'infrastructure et à une entreprise ferroviaire.

Tous les exploitants du RFN concernés par les recommandations du BEA-TT indiquent dans leur rapport de sécurité annuel l'avancement des actions entreprises en regard de ces recommandations.

Un suivi de la mise en œuvre des différentes recommandations, est fourni chaque année au BEA-TT par l'EPSF.

Quatre accidents ferroviaires survenus en 2008 ont donné lieu au déclenchement d'une enquête du BEA-TT :

- la collision entre une voiture et un train de fret survenue à Neufchâteau, le 25 janvier 2008 ;
- l'accident mortel d'un agent SNCF sur le passage à niveau de Bayard, le 26 février 2008 ;
- la collision entre un train et un autocar de transport scolaire à Allinges, le 2 juin 2008 ;
- la collision entre un poids lourd et un TER à la Roche-en-Brenil, le 7 juillet 2008.

Par ailleurs un incident causé par la dérive d'un train de fret de l'EF Veolia Cargo France suite à la défaillance du frein a également fait l'objet d'une enquête du BEA-TT.

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

L'analyse des tendances est basée sur les Indicateurs de sécurité communs (ISC) présentés dans l'annexe C. Selon les prescriptions de l'ERA, ces indicateurs devraient être calculés comme la moyenne des valeurs des cinq dernières années. Néanmoins, les premières données accessibles datant de 2006, les graphiques d'évolution présentent trois valeurs : la valeur de 2006, la moyenne de 2006-2007 et la moyenne de 2006, 2007 et 2008.

Lorsque deux chiffres sont placés entre parenthèses, dans les paragraphes suivants, le premier concerne l'année 2007 et le second est relatif à 2008.

Vue d'ensemble des performances

En 2008, le nombre d'accidents par million de km.train est en hausse par rapport à 2007 de 0.78 à 0.82 mais ce chiffre reste plus bas que le taux de 2006 qui était de 0.85. L'annexe C confirme cette tendance avec une valeur moyennée, en augmentation de 6 % par rapport à 2007 (0.818, 0.813), qui reste inférieure à la valeur de 2006 qui était de 0.848. L'augmentation constatée est due à celle du nombre de déraillements et de collisions.

Accidents présentés par type

Le taux de collision par million de km.train a légèrement augmenté par rapport à 2007 (0.16, 0.18). Plus précisément, on constate une diminution, en 2008, de 38 % des collisions sur voie principale par rapport à 2007. Il faut noter que la proportion de ces collisions imputables à une insuffisance de la RAT passe de 27 % en 2007 à 47 % en 2008. En ce qui concerne les voies de service, on observe une augmentation sensible du nombre de collisions par rapport à 2007, ce constat est dû à une augmentation des collisions causées par des erreurs de manœuvre.

Le taux de déraillements par million de km.train a augmenté par rapport à 2007 (0.13, 0.18). L'augmentation, visible dans l'annexe C, est liée notamment à l'état du réseau et au changement de périmètre intervenu entre 2006 et 2007 (déjà évoqué dans le rapport annuel de 2007).

Le taux d'accidents de passages à niveau par million de km.train est en légère baisse par rapport à celui de 2007 (0.217, 0.212), lui aussi inférieur au chiffre de 2006 (0.276). La tendance constatée en 2007 semble donc confirmée. L'annexe C montre cette tendance à la baisse avec une valeur moyenne 2008 (0.234) nettement plus basse que la valeur 2006. Ces constats montrent l'efficacité des mesures prises par le GI pour améliorer la sécurité des PN (cf. D.1.2).

Le taux d'accidents de personnes causés par le matériel roulant en mouvement par million de km.train est en très forte baisse par rapport à 2007 (0.145, 0.105). La tendance sur les trois années présentée en annexe C indique une baisse de cet indicateur en 2008 alors qu'aucune évolution n'était notable entre 2006 et 2007. Cette tendance est à rapprocher de la baisse du nombre de défauts de portes observée sur les événements rapportés à l'EPSF entre 2007 et 2008 qui s'explique par les mesures prises par l'EF SNCF (cf. D.1.3.1).

Le taux d'incendies de matériel roulant par million de km.train est en baisse par rapport à 2007 (0.07, 0.044). La tendance à la baisse sur les trois dernières années se confirme comme le montre l'annexe C.

Le taux d'accidents autres par million de km.train est en hausse par rapport à 2007 (0.058, 0.116) mais reste en dessous de la valeur de 2006 (0.128). En termes de tendance, l'annexe C montre une baisse sur les trois années.

Morts et blessés graves

L'annexe C montre une tendance à la baisse pour les taux de décès et de blessés par million de km.train : une baisse sensible par rapport à 2006 et plus faible par rapport à 2007.

La répartition des décès en pourcentage par catégories n'a pas évolué en ce qui concerne les voyageurs (10.84 %, 9.89 %) et personnel (3.61 %, 2.2 %). Dans le même temps, on constate une diminution de la proportion d'usagers de PN dans le nombre de décès (45.78 %, 40.66 %) et, à l'inverse, une augmentation de la proportion de personnes non autorisées ou autres (39.76 %, 47.25 %).

La répartition des blessés en pourcentage par catégories n'a pas évolué en ce qui concerne le personnel (10.87 %, 11.11 %). On constate une hausse de la proportion de voyageurs (21.74 %, 27.78 %) ainsi que des usagers de PN (15.22 %, 36.11 %). À l'inverse, la proportion de personnes non autorisées ou autres diminue fortement (52.18 %, 25 %).

Précurseurs d'accidents

Le taux de rails cassés par million de km.train est en baisse par rapport à 2007 (0.61, 0.51). Cette évolution est également visible dans l'annexe C.

Le taux de franchissements intempestifs de signaux fermés par million de km.train est en très légère hausse de 0.228 en 2007 à 0.229 en 2008. La faible hausse constatée dans l'annexe C (0.223, 0.225) semble confirmer une certaine stabilisation de cet indicateur sur 2008, à un niveau qui reste toutefois préoccupant. Ce thème a été évoqué par l'EPSF à plusieurs reprises lors des séminaires trimestriels de retour d'expérience « système » qu'il organise.

Le taux de gauches de voie par million de km.train est en hausse de 0.33 en 2007 à 0.36 en 2008. La tendance sur les trois années montre une augmentation continue de cet indicateur. La situation est particulièrement préoccupante sur les lignes UIC 7 à 9 AV dont le taux de gauches par 1 000 km passe de 6.83 en 2007 à 7.57 en 2008 (+10 %); elle l'est aussi pour les lignes UIC 1 à 6 où ce taux passe de 0.96 en 2007 à 1.26 en 2008 (+31 %).

Le taux de pannes de signalisation par million de km.train est en baisse de 0.52 en 2007 à 0.51 en 2008. Cette légère baisse confirme celle observée par rapport à 2006 (0.57). L'annexe C confirme une tendance à la baisse pour ce précurseur.

Aucun événement rentrant dans la définition de l'indicateur « roues cassées » n'a eu lieu en 2008. Une rupture d'essieu est survenue en 2008. Ces chiffres confirment les valeurs observées depuis 2006 et situent le taux d'incident à environ 10^{-3} par million de km.train. Sans se limiter aux seules ruptures, l'EPSF constate sur 2008 une augmentation du nombre d'incidents affectant les organes de roulement, notamment sur les wagons.





Les modifications importantes de la législation et de la réglementation

Arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire.

Date d'entrée en vigueur : le 4 mai 2008.

Cet arrêté a pour but de définir les conditions d'application du règlement CE 653/2007 du 13 juin 2007 et de préciser les dispositions de l'article 24 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 en précisant la procédure de délivrance des certificats de sécurité. En particulier, les modalités de suspension, de retrait et de restriction du certificat de sécurité sont décrites et une définition de la notion de modification substantielle est fournie. L'arrêté précise la procédure à appliquer pour l'obtention du certificat de sécurité, notamment le contenu des dossiers à soumettre.

Arrêté du 30 juin 2008 pris en application du dernier alinéa de l'article 3 du décret 2006-1276 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Date d'entrée en vigueur : le 1er juillet 2008.

Cet arrêté précise les modalités de dérogation à la condition de trois ans d'expérience professionnelle de conduite ou d'encadrement de la conduite sur le réseau ferré national définie dans l'arrêté du 30 juillet 2003 pour les formateurs et les évaluateurs à la conduite des rames voyageurs de type MI 79 et MI 84 circulant sur les sections de ligne B du réseau express régional de l'Île-de-France relevant du réseau ferré national.

Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret 2006-1279 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national.

Date d'entrée en vigueur : le 29 août 2008.

Cet arrêté définit les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans d'interventions et de sécurité (PIS). Il modifie la typologie des événements de sécurité susceptibles de déclencher l'activation du PIS.

Arrêté du 12 août 2008 modifiant l'arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du réseau ferré national.

Date d'entrée en vigueur : le 3 septembre 2008

L'arrêté est modifié pour prendre en compte les règles d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure ainsi que les règles du gestionnaire de l'infrastructure à décliner par les entreprises ferroviaires. Cet arrêté précise la liste des accidents et des incidents graves à rapporter au Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) et au gestionnaire d'infrastructure délégué.

Arrêté du 12 août 2008 modifiant l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le réseau ferré national.

Date d'entrée en vigueur : le 3 septembre 2008

Cet arrêté modifie la liste des textes réglementaires applicables sur le réseau ferré national par le retrait de trois textes approuvés par décision ministérielle.

Décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 relatif à l'incorporation dans le réseau ferré national ou au retranchement de voies à la suite de la constitution du réseau des voies ferrées portuaires des ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes - Saint-Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille.

Date d'entrée en vigueur : le 3 septembre 2008

Ce décret fixe les limites géographiques entre les ports autonomes de La Rochelle, du Havre, de Nantes - Saint-Nazaire, de Rouen, de Bordeaux, de Dunkerque et de Marseille, et le réseau ferré national. Les ports autonomes sont responsables de la gestion et de l'entretien du réseau ferré portuaire.



L'évolution de la
certification et
de l'agrément en
matière de sécurité

1. Incidence de l'évolution de la réglementation

1.1 Délivrance des certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE

En application des dispositions de l'article 68 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, tous les nouveaux certificats de sécurité ou les modifications d'un certificat de sécurité déjà attribué sont délivrés conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 2004/49/CE depuis le 1er mai 2007.

Au journal officiel de la République française du 3 mai 2008, a été publié l'arrêté du 14 avril 2008 relatif au certificat de sécurité requis en matière ferroviaire. Cet arrêté, appelé par l'article 24 du décret susvisé présente les modalités pratiques de délivrance, de modification et de renouvellement d'un certificat de sécurité en s'appuyant principalement sur le règlement CE 653/2007 de la Commission du 13 juin 2007 qui prévoit l'utilisation d'un format européen commun pour les certificats de sécurité et pour les documents de demande.

1.2 Délivrance des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE

En application des dispositions de l'article 68 du décret n° 2006-1 279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et son délégué (SNCF) avaient jusqu'au 31 octobre 2007 pour déposer leur dossier de demande d'agrément.

Cette disposition a été respectée par ces deux entités qui ont reçu leurs agréments de sécurité le 27 février 2008.

1.3 Règles de sécurité nationales se rapportant aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure

La réglementation du niveau État (lois, décrets, arrêtés) est disponible sur le site www.legifrance.gouv.fr et sur le site de l'EPSF : www.securite-ferroviaire.fr.

La réglementation de sécurité de l'exploitation opposable aux entreprises ferroviaires (constituée des textes appelés par l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation applicable sur le réseau ferré national et des textes produits par le gestionnaire d'infrastructure au titre de l'article 10 du décret 2006-1279) leur est remise sur demande par le gestionnaire d'infrastructure RFF sous la forme d'un CD-Rom.

2. Données numériques

En 2008, huit entreprises ferroviaires ont obtenu la modification ou la délivrance de leur certificat de sécurité : VEOLIA CARGO France, SECO-RAIL, la SNCF, CFL-CARGO, COLAS-RAIL, VFLI, EURO-PORTE 2 et la SNCB.

Les données numériques sont reprises en annexe E.

3. Aspects de procédure

3.1 Certificats de sécurité partie A

Trois demandes de certificat nouvelles ou modificatrices ont été formulées, et acceptées, au cours de l'année 2008.

3.2 Certificats de sécurité partie B

Dix demandes de certificats, nouvelles ou de modification, ont été formulées et acceptées au cours de l'année 2008.

3.2.1 Causes principales de mise à jour ou de modification

Les causes principales de mise à jour ou de modification ont été les suivantes :

- circulation sur de nouvelles lignes du réseau ferré national ;
- modification de l'organisation opérationnelle ;
- changement de la raison sociale de l'entreprise.

3.2.2 Coût d'une délivrance de certification

Les prestations relatives à l'instruction d'une demande de certificat de sécurité ne sont pas facturées.

3.2.3 Retour d'expérience sur les instructions de dossiers

À un rythme trimestriel, des réunions de retour d'expérience sont organisées auxquelles sont conviées l'ensemble des entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et son délégué. Les participants peuvent y exposer leurs difficultés.

Des réunions spécifiques ont été organisées pour la présentation des guides « certificat de sécurité » et « autorisation de mise en exploitation commerciale » (cf. D.1.1).

3.3 Agréments de sécurité

Le gestionnaire d'infrastructure (RFF) et son délégué ont déposé leur demande d'agrément.





G

La surveillance
des gestionnaires
de l'infrastructure
et des entreprises
ferroviaires

1. Description de la surveillance des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires

1.1 Les contrôles et la veille sur le niveau de sécurité

1.1.1 Les contrôles

39 contrôles dont 29 audits et 10 inspections¹ ont été réalisés en 2008.

Chacune des EF, le GI et le GID sont audités au moins une fois par an. Tous les thèmes et dossiers associés au certificat de sécurité ou à l'agrément sont audités pendant leur durée de validité, soit cinq ans.

Les EF nouvellement autorisées sont systématiquement contrôlées avant la fin de leur première année d'autorisation.

Les nouveaux systèmes présentant les enjeux de sécurité les plus significatifs sont également contrôlés entre six et 18 mois après leur mise en service.

Les centres de formation agréés sont contrôlés tous les 2.5 ans après une première période probatoire de deux ans.

Les autres contrôles réalisés concernent des entreprises, des systèmes ou des thèmes définis à partir de l'analyse des événements survenus sur le RFN.

Les évolutions significatives de la réglementation ou des référentiels applicables donnent également lieu à un contrôle de leur maîtrise par les différents acteurs du système ferroviaire, entre six et 12 mois après la date de leur première application.

1.1.2 La veille

La veille sur le niveau de sécurité comporte deux volets :

- le suivi des incidents survenus sur le RFN dont l'EPSF est informé ;
- le suivi des indicateurs de sécurité.

Au cours de l'année 2008 :

- 5210 événements ont été enregistrés dans la base de données de l'EPSF ;
- 1 504 de ces événements sont des événements impactant directement la sécurité.

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

L'EPSF a demandé au GI et aux EF de lui fournir en début de chaque trimestre la valeur des ISC ainsi que la valeur d'autres indicateurs de sécurité qui lui sont propres.

1.2 Aspects de vigilance/points sensibles à suivre

Les contrôles des EF et du GI/GID par l'EPSF montrent que certains domaines sont maîtrisés par la plupart d'entre eux. Ils sont indiqués ci-après :

- le retour d'expérience ;
- la gestion des situations perturbées ;
- la protection du personnel.

¹Les inspections de l'EPSF correspondent à la définition des « contrôles » de l'ERA.

Ces contrôles mettent aussi en évidence des points de fragilité communs à la plupart des exploitants du RFN. Les principaux dysfonctionnements concernent :

- la gestion documentaire ;
- l'habilitation des opérateurs assurant des tâches essentielles pour la sécurité ;
- le contrôle et les audits internes ;
- la définition, le suivi de la mise en œuvre et la mesure de l'efficacité des actions correctives.

La base de données des incidents portés à la connaissance de l'EPSF permet de déclencher des alertes dont les conséquences peuvent être des contrôles supplémentaires (dits « sur signes d'appel »), des demandes d'informations et d'analyse et, si nécessaire, la mise en œuvre de mesures conservatoires ou correctives. En 2008, ces alertes ont eu pour conséquences un audit, plusieurs inspections et un nombre important de demandes d'informations ou de dossiers d'analyse d'incident.

Dans le cadre de l'animation du retour d'expérience système, l'EPSF a organisé, en 2008, quatre séminaires réunissant les principaux acteurs du système ferroviaire : les EF, le GI (et GID), le BEA-TT et le ministère. Ces réunions permettent de continuer la démarche engagée en 2007 sur le partage des bonnes pratiques et l'identification des points de fragilité. L'EPSF a également rédigé 12 lettres mensuelles qui traitent des principaux incidents survenus sur le réseau ferré national au cours du mois précédent.

2. Rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires

L'intégralité des rapports annuels du GI et des EF a été envoyée à l'EPSF avant la date du 30 juin 2009.

32

3. Contrôles réalisés en 2008

3.1 Nombre d'audits des EF/GI réalisés en 2008

	GI/GID	EF	Centres de formation
Nombre d'audits planifiés	2	15	10
Nombre d'audits réalisés	4	15	10

Le taux de couverture du programme prévu est de 100 %.

100 % des EF, GI, GID autorisés depuis plus de six mois ont été contrôlés au moins une fois dans l'année.

100 % des systèmes autorisés depuis plus de six mois ont été contrôlés la première année.

3.2 Nombre d'inspections des EF/GI réalisés en 2008

	GI/GID	EF	Centres de formation
Nombre d'inspections réalisées	4	5	1

Au cours de ces inspections, il est souvent constaté la réduction des écarts. Des contrôles supplémentaires permettent d'avoir l'assurance de la mise en œuvre effective des actions correctives convenues.

4. Mesures prises à la suite des contrôles réalisés

En 2008, les 39 contrôles réalisés par l'EPSF ont permis de constater 134 points maîtrisés et 257 écarts.

Ces écarts se décomposent en :

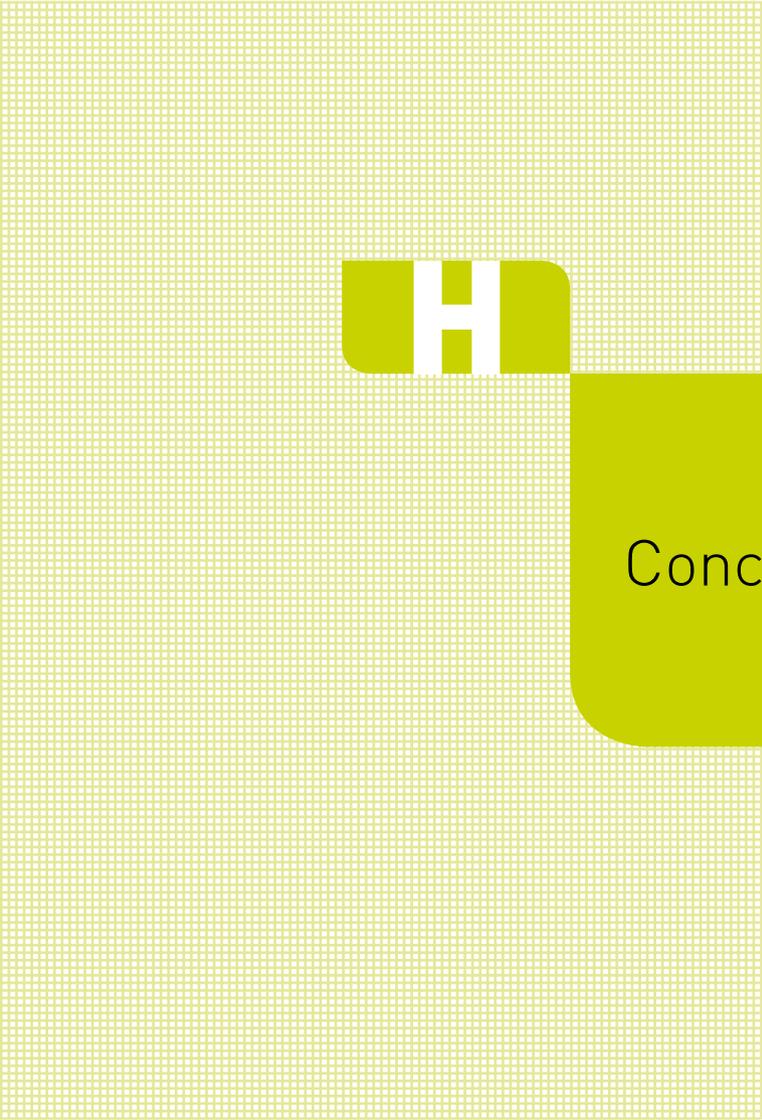
- 40 points bloquants (dysfonctionnement pouvant provoquer un accident à très court terme) ;
- 102 écarts majeurs (dysfonctionnement pouvant provoquer un accident à court terme) ;
- 115 réserves (dysfonctionnement pouvant provoquer un accident à moyen terme).

Les points bloquants et les écarts majeurs nécessitent la prise immédiate de mesures conservatoires. Pour tous les dysfonctionnements, l'EPSF impose de prendre des mesures correctives ou préventives et en suit la mise en œuvre dans les délais convenus.

99.61 % des écarts constatés lors des contrôles n'ont pas été contestés.

Le pourcentage des échéances respectées pour la mise en œuvre des actions curatives et correctives fin 2008 est de 70 %.

Des inspections de bouclage permettent la vérification sur site de la mise en œuvre des actions correctives convenues. Cela fût notamment le cas en 2008 pour un centre de formation inspecté au titre du bouclage de l'audit réalisé en 2006 qui avait conduit à la suspension de son autorisation.



H

Conclusions

L'année 2008 est la deuxième année de plein exercice de l'EPSF. La mise en qualité de nos modes de fonctionnement, amorcée en 2006 et consolidée en 2007, a permis de poursuivre le développement de nos activités en matière d'autorisation, de contrôle et de veille et de rédaction de textes. Les échanges avec les autres ANS et l'ERA ont été plus nombreux et les contributions aux groupes de travail européens plus importantes.

L'EPSF assume pleinement son rôle dans le maintien du niveau de sécurité du RFN sans pour autant en freiner les évolutions.

Au vu de ces résultats et analyses, l'EPSF orientera son action dans les directions suivantes en 2009 :

- en interne, en adaptant ses moyens et ses procédures à l'évolution de ses missions et de leur périmètre dans des nouveaux locaux situés à Amiens. Il s'agit en particulier de la mise en service de la nouvelle base de données sur les incidents du RFN : le suivi et l'analyse des incidents et des indicateurs par l'EPSF ainsi que l'identification de précurseurs seront facilités. Par ailleurs le dispositif de veille et de contrôle de l'EPSF sera renforcé. 2009 sera également l'année du début de la mise en œuvre de la directive européenne sur la licence conducteur, dont l'application a été préparée en 2008 ;
- au plan national, la démarche de retour d'expérience système avec l'ensemble des acteurs initiée fin 2007 et confortée en 2008 a montré son importance dans le maintien ou l'amélioration du niveau de sécurité. Le retour d'expérience, dont elle a elle-même fait l'objet, permettra d'améliorer son efficacité en 2009.
Pour faciliter la mise en œuvre du décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 relatif aux voies ferrées des grands ports et à leur exploitation, l'EPSF publiera des recommandations pour la rédaction des règles d'exploitation de ces voies ;
- en Europe, l'EPSF renforcera ses échanges avec l'ERA et les agences nationales de sécurité par :
 - sa participation soutenue aux travaux de la démarche « *peer review* »,
 - l'animation des partenariats existants et l'initiation de nouveaux accords, notamment pour la reconnaissance mutuelle des autorisations,
 - l'intensification de sa participation aux travaux de l'ILGGRI,
 - sa contribution aux échanges de personnels entre ANS,
 - le pilotage des missions d'expertise internationale de l'EPSF ;
- plus généralement, l'EPSF s'attachera, comme en 2008, à développer des relations de travail le plus « en amont » possible avec les acteurs du système ferroviaire afin de prévenir d'éventuelles difficultés et d'améliorer la compréhension mutuelle.

En matière de veille, une attention particulière sera portée sur l'état du réseau. En effet, les efforts importants consentis pour sa remise en état n'ont pas encore permis de contenir la dérive des incidents liés à l'état de la voie, notamment sur les lignes des groupes UIC 7, 8 et 9. Des restrictions d'exploitation sont imposées sur les lignes les plus vétustes ; associées à une surveillance particulière, elles demeurent indispensables pour garantir la sécurité des circulations sur ces lignes. Le pilotage de la maintenance et de la surveillance du réseau par le gestionnaire d'infrastructure doit être adapté en conséquence.

La préoccupation exprimée dans les précédents rapports sur la maintenance des wagons reste toujours d'actualité. Le nombre des incidents concernant les essieux ne diminue pas ; les ruptures d'axes ou de roues restent exceptionnelles mais les chauffages de boîtes sont des précurseurs d'accidents auxquels il faut être attentif.

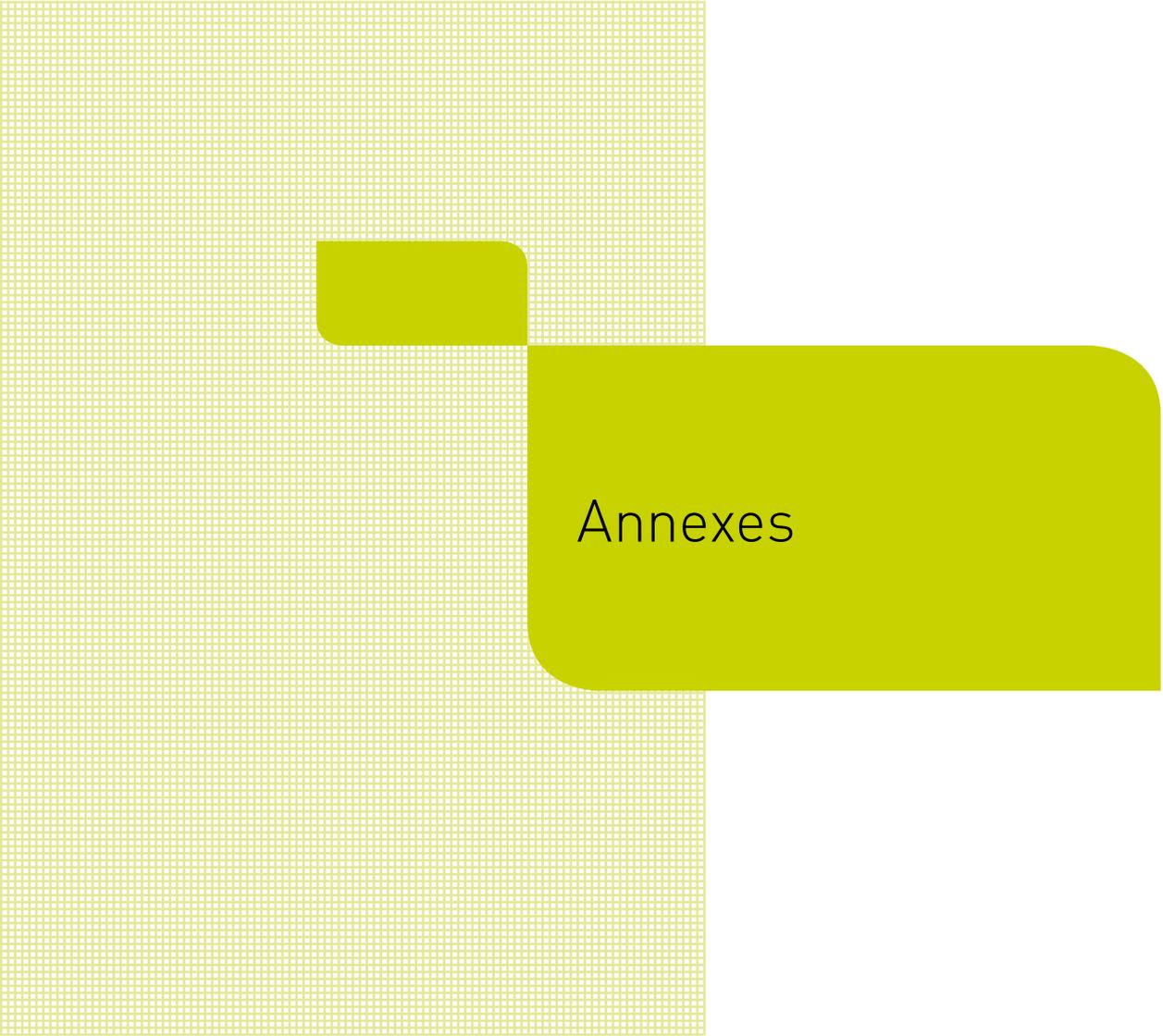
Le nombre de franchissements intempestifs de signaux fermés avec engagement du point protégé, en légère hausse en 2008, semble se stabiliser. Ces incidents sont régulièrement évoqués lors des réunions de retour d'expérience organisées par l'EPSF ; les échanges d'informations et le partage

des bonnes pratiques contribuent à contenir les dérives puis limiter leur nombre.

Enfin malgré la confirmation de la tendance à la baisse du taux de décès par million de km.train depuis 2006, on constate en 2008 une hausse du nombre de morts essentiellement due à l'augmentation du nombre de tués figurant dans la catégorie des personnes non autorisées ou autres. Les causes de ces accidents ne sont pas maîtrisables par les seuls acteurs du système ferroviaire. Il faut à la fois poursuivre la sécurisation des installations du système ferroviaire et mener, en concertation avec les autres acteurs, des actions spécifiques dans le domaine de l'information du public sur les risques liés aux passages à niveaux et aux installations ferroviaires non ouvertes au public.

En conclusion, la réalisation d'une part croissante du trafic par des entreprises ferroviaires autorisées sur le RFN depuis 2006 n'a pas eu de conséquences notables sur le niveau de sécurité du réseau. L'analyse détaillée des indicateurs de sécurité par entreprise confirme le constat effectué en 2007 : certaines entreprises ont encore des difficultés à maîtriser la sécurité dans un contexte de croissance forte de leur trafic ou d'évolution importante de leur organisation. Ces évolutions sont toujours l'objet d'une vigilance particulière de l'EPSF.





Annexes

Annexe A

Informations relatives au réseau et à l'évolution du secteur ferroviaire

A.1 Carte du réseau ferré national (RFN)



A.2: Liste des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure

A.2.1 Gestionnaire de l'infrastructure

Nom Adresse postale	Adresse web Lien vers le document de référence du réseau	Agrément de sécurité (date)	Date de commencement de l'activité commerciale	km de lignes par écartement
RFF 92, avenue de France 75648 Paris Cedex 13	www.rff.fr rff-document-de-reference.eu	27/02/2008	juillet 1997	29 473 km dont 166 km à voie métrique

* passages à niveaux sur lignes exploitées du RFN

A.2.2 Entreprises ferroviaires

Nom	Adresse postale Adresse web	Certificat de sécurité 2001/04/ CE (numéro/date)	Certificat de sécurité A-B 2004/49/CE (numéro/date)	Date de commencement de l'activité commerciale
RAIL4CHEM	Schützenbahn 60 D-45127-Essen Allemagne www.rail4chem.com			Pas de service commercial
SNCB	80, rue des 2 gares B170 Bruxelles Belgique www.bcargo.be			11/12/2006
CFL	9, place de la gare L-1616 Luxembourg www.cfl.lu			19/12/2006
VEOLIA Cargo	15, rue des Sablons 75016 Paris France www.veolia-cargo.com			13/06/2005 sous certificat CFTA CARGO
ECR	25-29, place de la Madeleine 75008 Paris France www.eurocargorail.com			13/06/2006 sous certificat EWSI
COLAS RAIL	3, rue des Beaunes 78400 Chatou France www.colasrail.com			08/01/07 sous certificat SECO RAIL
SNCF	34, rue du commandant Mouchotte 75699 Paris France www.sncf.com			antérieure à la délivrance du certificat
VFLI	6, rue d'Amsterdam 75009 Paris France www.groupe-vfli.com			04/10/2007
EUROPORTE2	37, rue des Mathurins 75008 Paris France www.eurotunnel.com			26/11/2007
CFL CARGO	11, boulevard Kennedy L-4170 Esch sur Alzette Luxembourg www.cflcargo.lu			04/02/2008

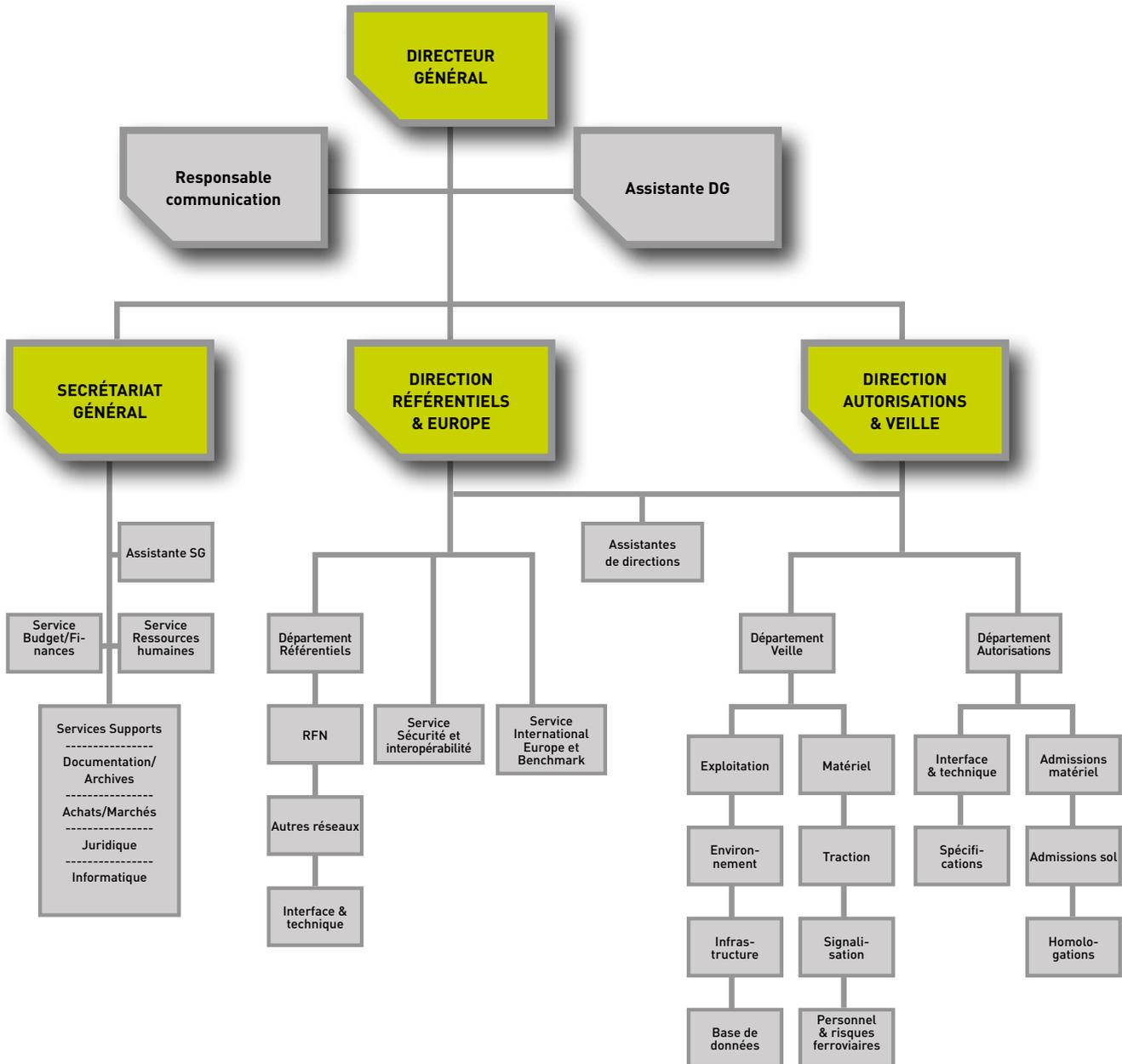
km de lignes électrifiés par type	km de lignes doubles et simples	km de lignes à grande vitesse	km de lignes utilisant de système ATP	Nombre de PN	Nombre de signaux
15 424 km dont 5 912 km en 1 500 V 9 390 km en 25 000 V 122 km en 3e rail	16 478 km de double voie 12 995 km de voie unique	1 881 km	17 536 km	14 640 *	Environ 40 000

Type de trafic	Nombre de locomotives	Nombre autorails, de rames automotrices	Nombre de voitures/wagons	Nombre de conducteurs, équipes de sécurité	Volume de transport de passagers	Volume du transport de marchandise
/	/	/	/	/	/	/
Fret	17	/	/	30	/	/
Ensemble des prestations réalisées par CFL-CARGO						
Fret	27	/	227	156	/	695 millions de tonnes.km
Fret	89	/	2000	297	/	1.991 milliard de tonnes.km
Fret	26	/	164	69	/	1.256 million de tonnes.km
Tous types	2860	2731	16 120 88 960	16 105	87.227 milliards de voyageurs.km	36.265 milliards de tonnes.km
Fret	194	/	276	29	/	242.214 millions de tonnes.km
Fret	1	/	0	21	/	272 208 tonnes.km
Fret	25	/	600	20	/	22.349 millions de tonnes.km

Annexe B

Organigramme de l'Établissement public de sécurité ferroviaire – EPSF

B.1 Organisation interne



B.2 Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires



Nota : Appellations en vigueur au 1er janvier 2008

Annexe C

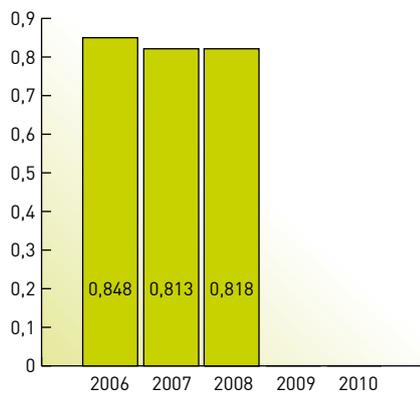
C.1 Indicateurs communs de sécurité – données

Pour tous les graphiques contenus dans cette section, les données sont calculées de la manière suivante :

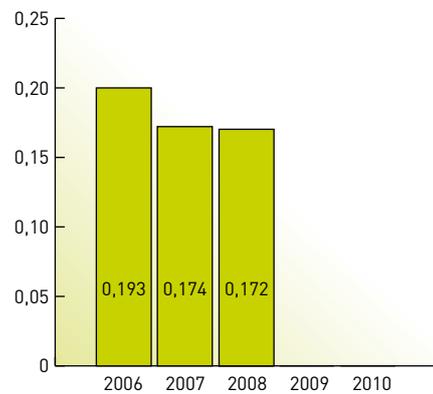
- année 2006 : valeurs relatives à l'année 2006 ;
- année 2007 : valeurs relatives à la moyenne des années 2006 et 2007 ;
- année 2008 : valeurs relatives à la moyenne sur les années 2006, 2007 et 2008.

Vue d'ensemble des performances

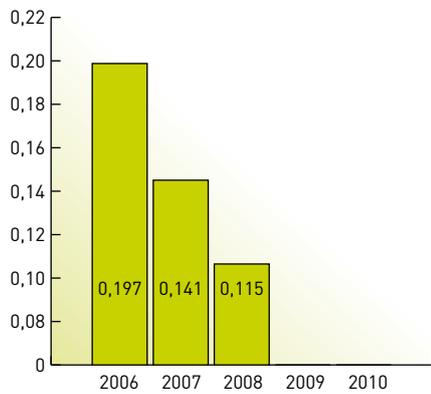
Nombre d'accidents par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



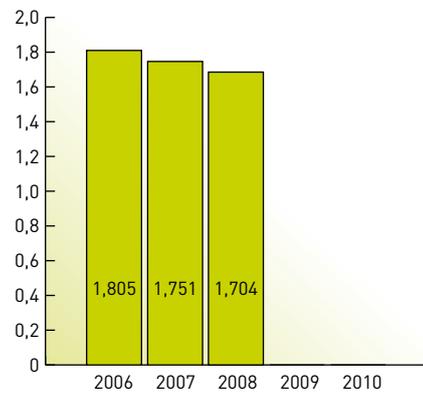
Nombre de morts par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



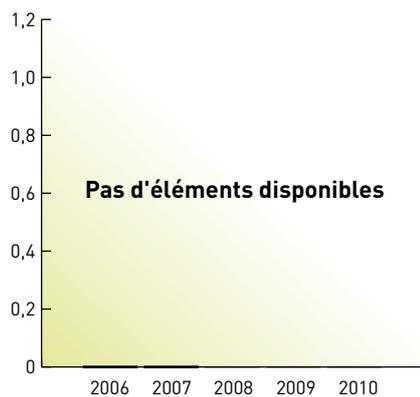
Nombre de blessés par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Nombre de précurseurs par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

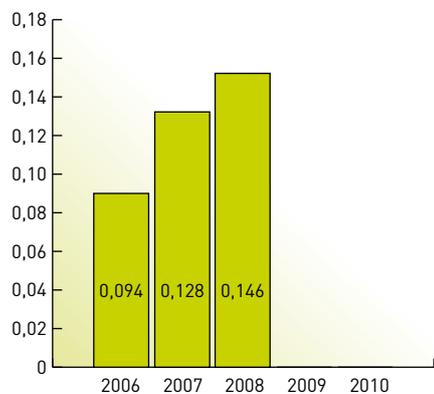


Total des coûts en million d'euros par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

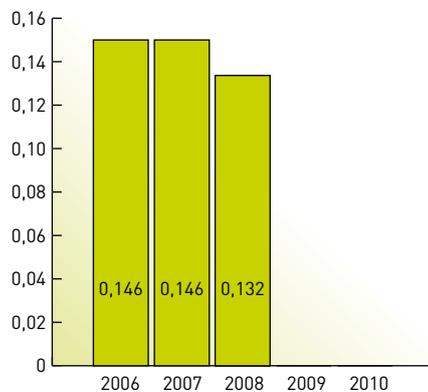


Accidents présentés par type

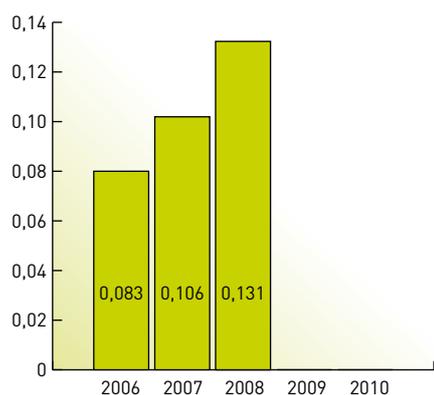
Nombre de collisions
par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



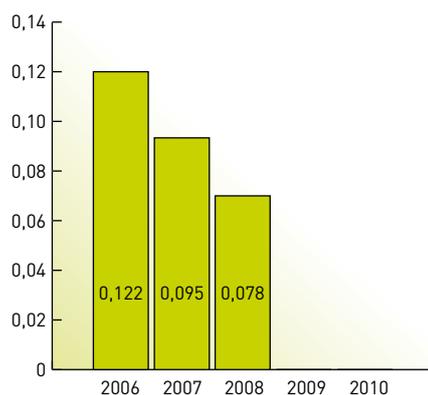
Nombre d'accidents de personnes
causés par le matériel roulant en
mouvement par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



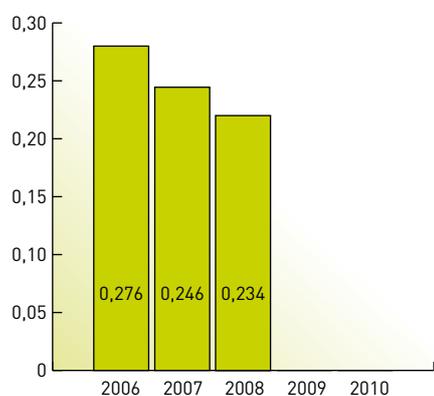
Nombre de déraillements
par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



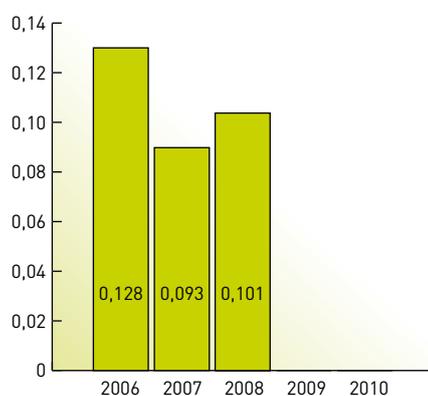
Nombre d'incendies de matériel
roulant par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Nombre d'accidents de passages à niveau
(y compris les piétons) par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

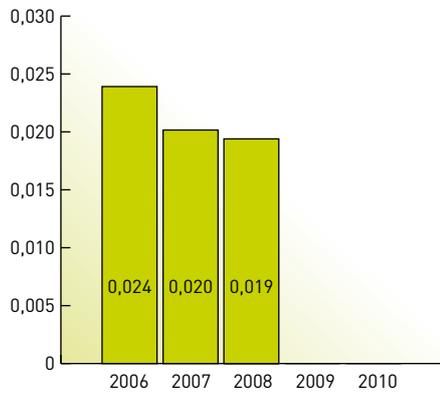


Nombre d'accidents autres
par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

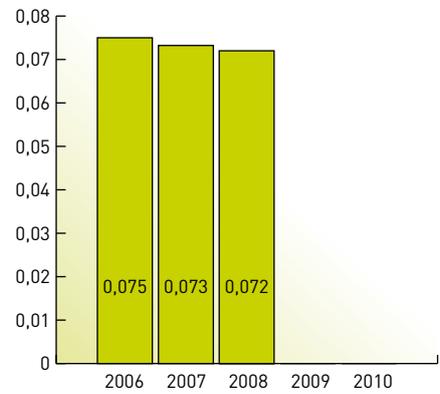


Morts répartis par catégorie : voyageurs, utilisateurs de passage à niveau, personnes non autorisées, personnels de toute entreprise y compris sous-traitants, autres.

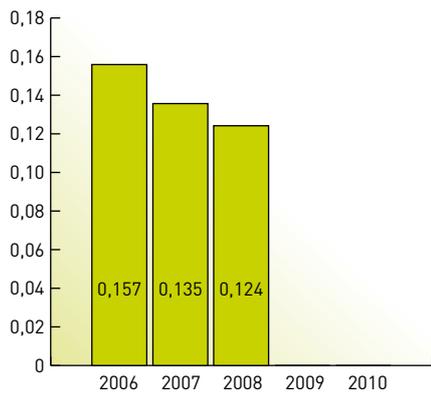
Nombre de morts par million de km.train : voyageurs
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



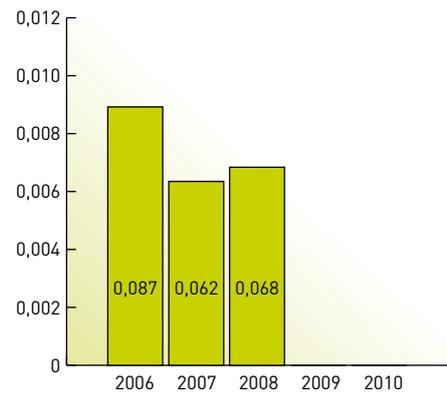
Nombre de morts par million de km.train : usagers de PN
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



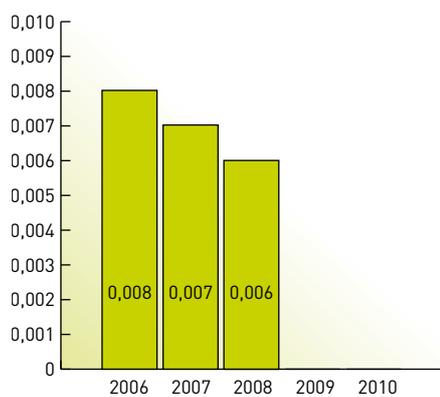
Nombre de morts par million de km.voyageur : voyageurs
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



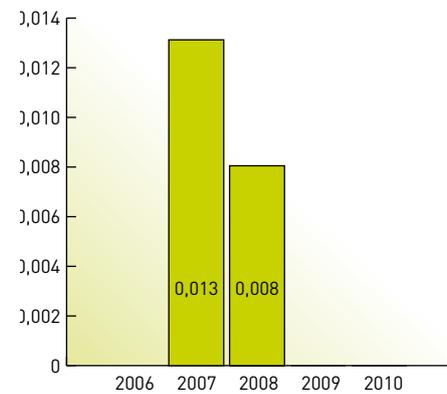
Nombre de morts par million de km.train : personnes non autorisées
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Nombre de morts par million de km.train : employés
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

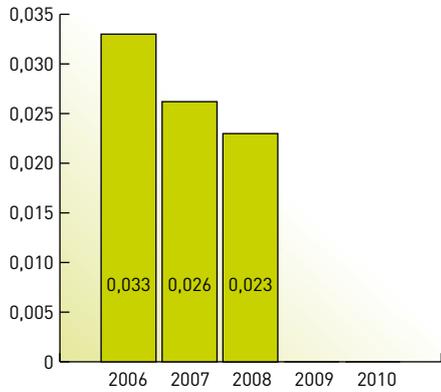


Nombre de morts par million de km.train : autres
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

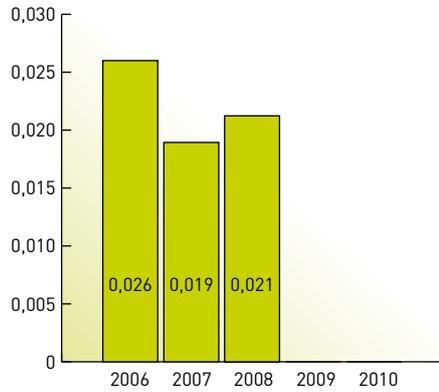


Blessés répartis par catégorie : voyageurs, utilisateurs de passage à niveau, personnes non autorisées, personnels de toute entreprise y compris sous-traitants, autres.

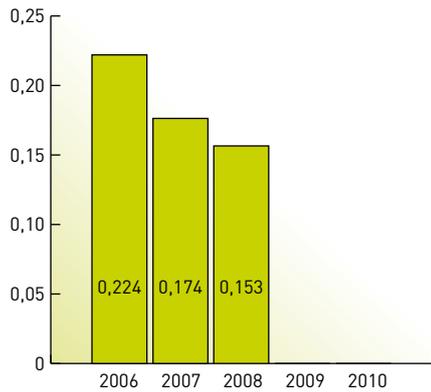
Nombre de blessés par million de km.train : voyageurs
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



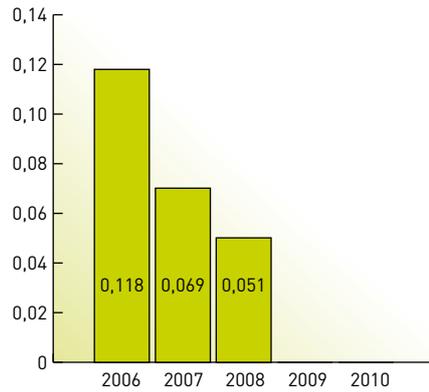
Nombre de blessés par million de km.train : usagers de PN
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



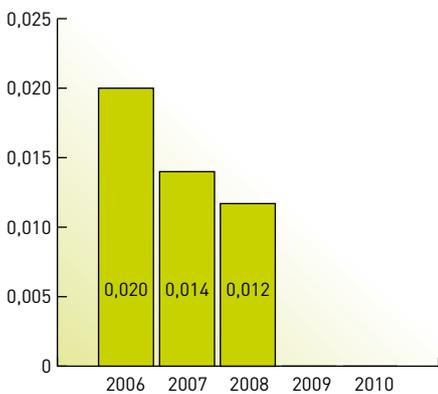
Nombre de blessés par million de km.voyageur : voyageurs
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



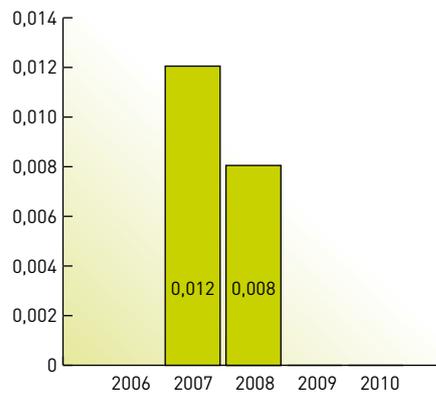
Nombre de blessés par million de km.train : personnes non autorisées
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Nombre de blessés par million de km.train : employés
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

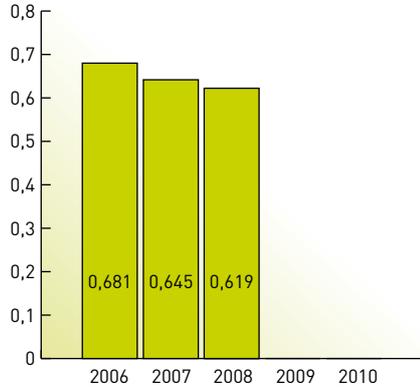


Nombre de blessés par million de km.train : autres
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

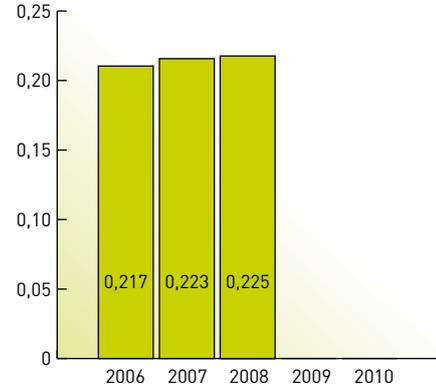


Précurseurs d'accidents

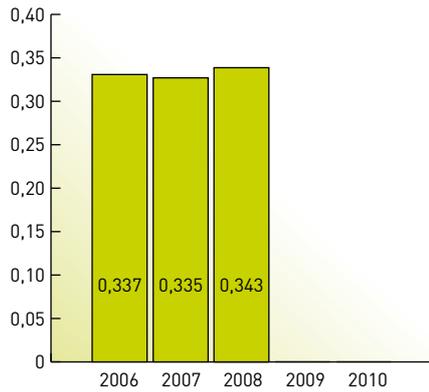
Nombre de rails cassés par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



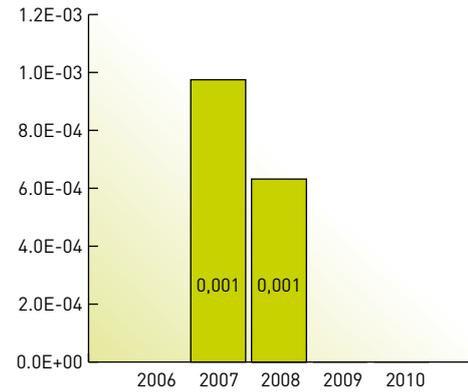
Nombre de franchissements de signaux fermés par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Nombre de gauches de voie par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

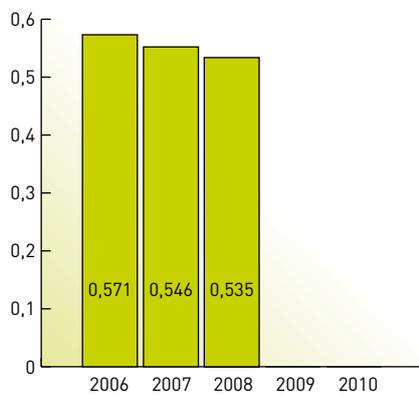


Nombre de roues cassées sur du matériel roulant en service par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

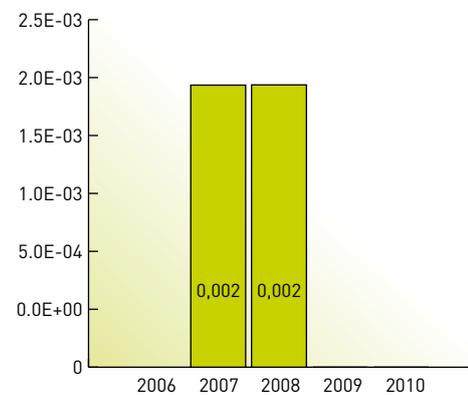


48

Nombre de pannes de signalisation par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

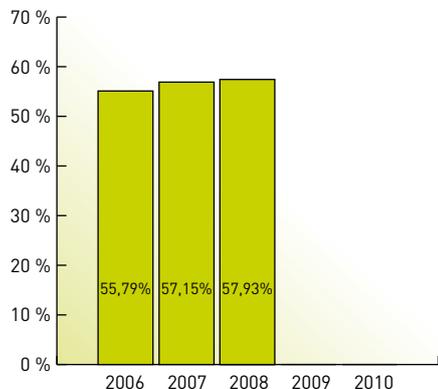


Nombre d'essieux cassés sur du matériel roulant en service par million de km.train
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006

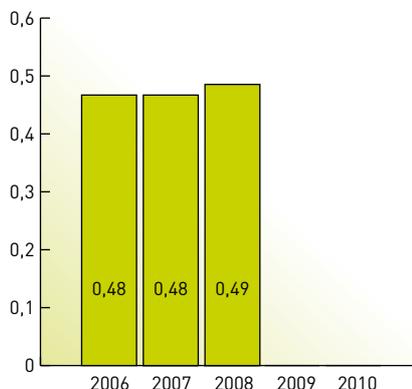


Sécurité technique de l'infrastructure et sa mise en œuvre, management de la sécurité

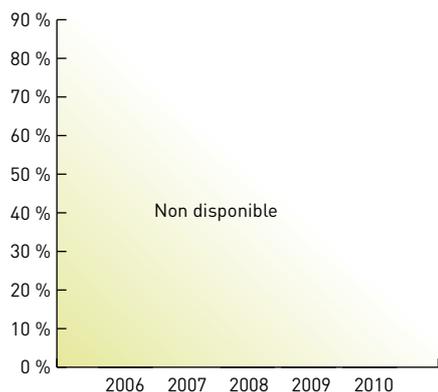
Pourcentage des lignes dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



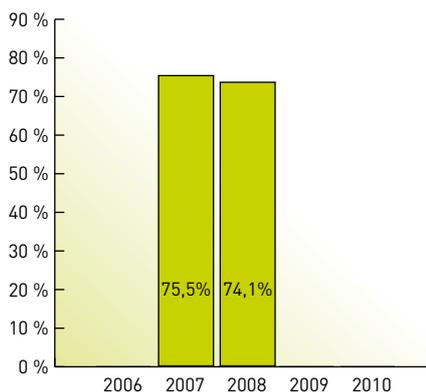
Nombre total de PN par km de ligne
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



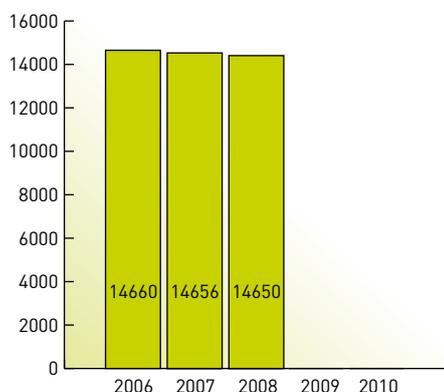
Pourcentage de km.train utilisant des systèmes ATP opérationnels
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



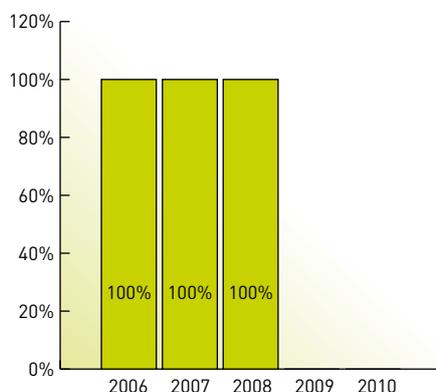
Pourcentage de PN avec protection manuelle ou automatique
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



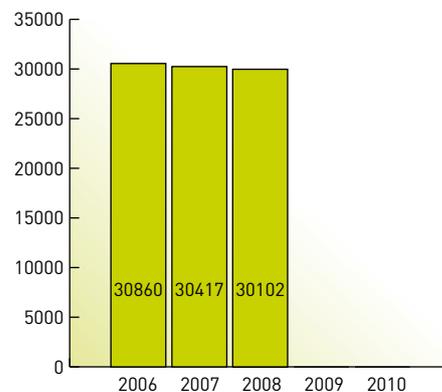
Nombre total de passages à niveau
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Pourcentage du nombre d'audits internes effectués par rapport au nombre d'audits requis (et/ou prévus)
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



Nombre de km de lignes
moyenne sur 5 ans calculée à partir de 2006



C.2 Définitions utilisées dans le rapport

Définitions liées aux types d'accidents :

→ Collision

Accident se produisant sur le RFN, dont la première conséquence est un impact à l'intérieur du gabarit entre une partie du train et :

- une partie d'un autre train (nez à nez, rattrapage ou prise en écharpe) ;
- des éléments de l'infrastructure fixe (heurtoirs, etc.) ;
- du matériel roulant en manœuvre ;
- tout objet (hors animaux) temporairement présent sur ou près de la voie (excepté les éléments perdus aux passages à niveau par des véhicules ou des usagers du passage à niveau).

Une collision qui se produit lors d'un déraillement est comptée comme une collision.

En 2008, ne sont comptabilisées que les collisions de trains ayant eu pour conséquence : un tué ou blessé grave ou demande de secours ou changement de cabine obligatoire ou dégâts matériels de plus de 150 000 €.

→ Déraillement

Accident se produisant sur le RFN, dont la première conséquence est qu'au moins une roue du train a quitté le rail.

En 2008, ne sont comptabilisés, pour les déraillements sur VP interceptées et VS, que ceux ayant eu pour conséquence : un tué ou blessé grave ou ayant eu lieu lors d'une réception ou d'un départ de train ou comportant des dégâts matériels de plus de 150 000 €.

→ Accident de passages à niveau

Accident significatif se produisant sur le RFN, dont la première conséquence est une collision, au niveau d'un passage à niveau, d'au moins un véhicule ferroviaire avec :

- un ou plusieurs véhicules traversant ;
- les autres usagers du passage à niveau comme les piétons ou les objets temporairement présents sur ou près de la voie (si perdu par un véhicule ou un usager du passage à niveau).

→ Accident de personnes causé par le matériel roulant en mouvement

Accident, hors passage à niveau, impliquant une ou plusieurs personnes heurtées par un véhicule ferroviaire ou par un objet attaché ou qui s'est détaché du véhicule. Les personnes qui tombent de véhicules ferroviaires sont comptées dans cet indicateur.

→ Incendie de matériel roulant

Accident se produisant sur le RFN, ayant nécessité l'intervention des pompiers, et dont la première conséquence est un feu et/ou une explosion se produisant dans les véhicules ferroviaires (incluant leur chargement) quand ils circulent entre la gare de départ et la destination, incluant les arrêts en gare de départ, à l'arrivée et les arrêts intermédiaires, et les opérations de manœuvre.

→ Accidents autres

Accident se produisant sur le RFN, qui n'est pas repris comme collision de train, déraillement de train, accident au passage à niveau, accident de personnes causé par le matériel roulant en marche ou incendie du matériel roulant.

Définitions liées aux conséquences humaines des accidents :

→ Personne tuée

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les trente jours à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicides.

→ Personne grièvement blessée

Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de 24 heures à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf tentatives de suicide.

→ Voyageur

Personne ne faisant pas partie du personnel de train et qui voyage par le rail, y compris personne essayant de monter ou de descendre d'un train en marche.

→ Personnel de toute entreprise y compris sous-traitant

Personne dont l'emploi est en rapport avec le ferroviaire et qui était en service au moment de l'accident. Ceci inclut le personnel des trains et les personnes manipulant les matériels roulants et les installations de l'infrastructure (encadrement et personnel des sous-traitants inclus).

→ Usager des passages à niveau

Personne qui utilise un passage à niveau, par tout moyen de transport y compris à pied.

→ Personne non autorisée

Personne présente dans les emprises ferroviaires alors qu'une telle présence est interdite, à l'exception des passages à niveau.

→ Autre

Personne qui n'est pas définie comme un voyageur, un personnel de toute entreprise y compris sous-traitant, un usager de passage à niveau ou une personne non autorisée dans les emprises.

Définitions liées aux précurseurs :**→ Rail cassé**

Tout rail qui s'est séparé en deux ou en plusieurs morceaux ou qui présente, sur la table de roulement, une discontinuité de plus de 60 mm de longueur lorsque, en outre, les deux critères suivants sont réunis :

- la profondeur de la discontinuité est supérieure à 10 mm ;
- la largeur résiduelle du champignon, mesurée sur la table de roulement, est inférieure à 30 mm.

→ Gauche de voie

Défauts dans le continuum et la géométrie des voies, nécessitant immédiatement l'obstruction des voies ou la réduction de la vitesse autorisée pour garantir la sécurité.

→ Panne de signalisation

Toute défaillance d'un système de signalisation (d'infrastructure ou de matériel roulant) qui entraîne la présentation d'informations moins restrictives que requises.

→ Franchissement de signaux fermés

Événement où un train franchit un signal fermé sans autorisation et engage le point protégé. Les cas pour lesquels, le signal ne présente pas, quelque soit la raison, l'indication de danger à temps pour permettre au conducteur de stopper son train avant le signal ne sont pas inclus.

→ Roue cassée

Rupture affectant des éléments essentiels de la roue.

En 2008, ne sont comptabilisés que les roues cassées pouvant provoquer un déraillement ou une collision.

→ Essieu cassé

Rupture affectant des éléments essentiels de l'essieu.

En 2008, ne sont comptabilisés que les ruptures d'essieux pouvant provoquer un déraillement ou une collision.

Annexe D

Modifications importantes dans la législation et la réglementation

Ces modifications sont reprises dans le paragraphe E.

Annexe E

L'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité – Données numériques

E.1 Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2001/14/CE

Nombre de certificats de sécurité délivrés en 2008	Avec licence délivrée par la France	0
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	0

E.2 Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouvelés	EF
E.2.1 Nombre de certificats de sécurité partie A valables, enregistrés au cours de l'année 2008	Avec licence délivrée par la France	1	2	-	COLAS RAIL VEOLIA CARGO France SECO RAIL
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	-	-	-	-

		Nouveaux	Mis à jour/ modifiés	Renouvelés	EF
E.2.2 Nombre de certificats de sécurité partie B valables enregistrés au cours de l'année 2008	Avec partie A délivrée en France	1	7	-	COLAS RAIL VEOLIA CARGO France (2 fois) SECO RAIL SNCF VFLI (2 fois) EUROPORTE
	Avec partie A délivrée dans un autre État membre	-	2	-	SNCB CFL CARGO

			A	R	I	EF
E.2.3 Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A enregistrées au cours de l'année 2008	Avec licence délivrée par la France	nouveaux certificats	1	-	1	COLAS RAIL TSO
		certificats mis à jour/modifiés	-	-	-	-
		certificats renouvelés	-	-	-	-
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	nouveaux certificats	-	-	-	-
		certificats mis à jour/modifiés	-	-	-	-
		certificats renouvelés	-	-	-	-

			A	R	I	EF
E.2.4 Nombre de demandes de certificats de sécurité partie B enregistrées au cours de l'année 2008	Avec partie A délivrée en France	nouveaux certificats	1	-	1	COLAS RAIL TSO
		certificats mis à jour/modifiés	5	-	1	VFLI (2 fois) SNCF VEOLIA CARGO France EUROPORTE 2 VFLI
		certificats renouvelés	-	-	-	-
	Avec partie A délivrée dans un autre État membre	nouveaux certificats	-	-	-	-
		certificats mis à jour/modifiés	2	-	-	CFL CARGO SNCF
		certificats renouvelés	-	-	-	-

A = demande acceptée, le certificat est déjà délivré

R = demandes refusées, aucun certificat n'a été délivré

I = l'affaire est encore en instance au 31/12/08

E.3 Agréments de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

	Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés
E.3.1 Nombre d'agréments de sécurité valables détenus au cours de l'année 2008 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans votre État membre	2	-	-

		A	R	I	EF
E.3.2 Nombre de demandes d'agréments de sécurité présentées au cours de l'année 2008 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans votre État membre	nouveaux agréments	2	-	-	RFF SNCF
	agréments mis à jour/modifiés	-	-	-	-
	agréments renouvelés	-	-	-	-

A = demande acceptée, l'agrément est déjà délivré

R = demandes refusées, aucun agrément n'a été délivré

I = l'affaire est encore en instance au 31/12/08

E.4 Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie A

		Entreprise ferroviaire	Nouveau	Mise à jour/ modifié	Renouvelé
Délai, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la livraison finale d'un certificat de sécurité partie A au cours de l'année 2008 pour des entreprises ferroviaires qui détiennent	Une licence délivrée par la France	COLAS RAIL	31 jours	-	-
		VEOLIA CARGO France	-	24 jours	-
		SECO RAIL	-	120 jours (*)	-
	Une licence délivrée par un autre État membre	-	-	-	-

(*) Délai important lié à la consultation du ministère sur les champs d'application d'un certificat de sécurité (Transport d'engins de travaux en marchandises roulantes, trains de travaux, etc.)

E.5 Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie B

		Entreprise ferroviaire	Nouveau	Mis à jour/modifié
Délai, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la livraison finale d'un certificat de sécurité partie B au cours de l'année 2008 pour des entreprises ferroviaires qui détiennent	Une partie A délivrée en France	COLAS RAIL	31 jours	
		VEOLIA CARGO France		24 jours
		VEOLIA CARGO France		56 jours
		SECO RAIL		120 jours (*)
		SNCF		26 jours
		VFLI		28 jours
		VFLI		120 jours (**)
	EUROPORTE2		30 jours	
	Une partie A délivrée dans un autre État membre	CFL CARGO		68 jours
SNCB			14 jours	

(*) Délai important lié à la consultation du ministère sur les champs d'application d'un certificat de sécurité (Transport d'engins de travaux en marchandises roulantes, trains de travaux, etc.)

(**) Délai important dû à la complexité du dossier et rendu nécessaire par la demande d'informations complémentaires

E.6 Aspects de procédure – Agréments de sécurité

		Gestionnaire d'infrastructure	Nouveau	Mise à jour/ modifié	Renouvelé
Délai, après réception de toutes les informations nécessaires, entre la réception d'une demande et la livraison finale d'un agrément de sécurité au cours de l'année 2008 pour un gestionnaire d'infrastructure	Enregistré en France	RFF	120 jours (*)	-	-
		SNCF	120 jours (*)	-	-
	Enregistré dans un autre État membre	-	-	-	-

(*) Délai entre la réception du dossier de demande le 30 octobre 2007 et la délivrance de l'agrément le 27 février 2008 – Dossier définitif reçu le 21 février 2008

Édité en octobre 2009

Conception graphique :
Christophe Rémy

Photos :
Christophe Recoura

Impression :
Alliance Partenaires Graphiques

ISSN : 1967-0656



60 rue de la Vallée
CS 11758
80017 AMIENS CEDEX 1
epsf@securite-ferroviaire.fr
Tél. 33 (0)3 22 33 95 95
Fax 33 (0)3 22 33 95 99