



2011

Rapport annuel
sur la **sécurité**
des circulations
ferroviaires

Rapport annuel
sur la sécurité
des circulations
ferroviaires
2011

Sommaire

SYNTHÈSE	3
A. SECTION PRÉLIMINAIRE	4
1. INTRODUCTION	5
2. LE CONTEXTE EUROPÉEN	5
3. LE RÉSEAU FERROVIAIRE ET L'ÉVOLUTION DU SECTEUR EN 2011	7
B. L'EPSF, AUTORITÉ NATIONALE DE SÉCURITÉ	10
1. MISSIONS	11
2. RELATIONS ENTRE L'EPSF ET SES PRINCIPAUX PARTENAIRES	11
C. LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE EN 2011	12
1. FAITS MARQUANTS	13
2. MESURES PRISES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ	15
3. DONNÉES DÉTAILLÉES	16
4. SUIVI DES RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ	21
D. LES MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LÉGISLATION ET DE LA RÉGLEMENTATION	22
E. LES AUTORISATIONS D'EXERCICE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE	24
1. RÈGLES DE SÉCURITÉ NATIONALES	25
2. DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS DE SÉCURITÉ AUX ENTREPRISES FERROVIAIRES	25
3. DÉLIVRANCE DES AGRÈMENTS DE SÉCURITÉ	26
4. AUTRES AUTORISATIONS D'EXERCICE	26
F. LA SURVEILLANCE DES OPÉRATEURS	28
1. LES ACTIONS MENÉES	29
2. MESURES PRISES À LA SUITE DES CONTRÔLES RÉALISÉS	29
G. MISE EN ŒUVRE DE LA MÉTHODE DE SÉCURITÉ COMMUNE SUR L'ÉVALUATION ET L'APPRÉCIATION DES RISQUES	30
H. CONCLUSION	32
ANNEXE A ORGANIGRAMME DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE	37
1. ORGANISATION INTERNE	37
2. RELATIONS ENTRE L'EPSF ET SES PRINCIPAUX PARTENAIRES	37
ANNEXE B INFORMATIONS RELATIVES AU RÉSEAU ET AU SECTEUR FERROVIAIRE	38
1. GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE	38
2. ENTREPRISES FERROVIAIRES	39
ANNEXE C INDICATEURS COMMUNS DE SÉCURITÉ	40
1. INDICATEURS COMMUNS DE SÉCURITÉ – DONNÉES	40
2. DÉFINITIONS UTILISÉES DANS LE RAPPORT	46
ANNEXE D. MODIFICATIONS IMPORTANTES DANS LA LÉGISLATION ET LA RÉGLEMENTATION	47
ANNEXE E. ÉVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGRÈMENT EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	48
1. CERTIFICATS DE SÉCURITÉ DÉLIVRÉS CONFORMÉMENT À LA DIRECTIVE 2001/14/CE	48
2. CERTIFICATS DE SÉCURITÉ DÉLIVRÉS CONFORMÉMENT À LA DIRECTIVE 2004/49/CE	48
3. AGRÈMENTS DE SÉCURITÉ DÉLIVRÉS CONFORMÉMENT À LA DIRECTIVE 2004/49/CE	49
4. ASPECTS DE PROCÉDURE – CERTIFICATS DE SÉCURITÉ PARTIE A	50
5. ASPECTS DE PROCÉDURE – CERTIFICATS DE SÉCURITÉ PARTIE B	50
6. ASPECTS DE PROCÉDURE – AGRÈMENTS DE SÉCURITÉ	51

Synthèse

L'année 2011 a présenté des résultats contrastés en matière de sécurité sur le réseau ferroviaire.

Le nombre de victimes (tués et blessés graves) a connu une hausse significative qui le ramène au niveau observé en 2008.

Cette augmentation porte très majoritairement sur les accidents des personnes non autorisées dans les emprises ferroviaires et d'utilisateurs de passage à niveau.

Les événements de sécurité liés à l'exploitation et aux circulations ferroviaires s'inscrivent, au contraire, dans la poursuite des tendances observées ces dernières années par l'EPSF, en légère baisse.

Les indicateurs de sécurité du réseau ferroviaire français respectent ainsi pleinement les objectifs de sécurité communs fixés par l'Union européenne à un niveau parmi les meilleurs des pays de l'Union européenne.



Section préliminaire

1. Introduction

Le Rapport annuel sur la sécurité des circulations ferroviaires 2011 a pour vocation de :

- présenter les éléments marquants en termes de sécurité ferroviaire survenus au cours de l'année 2011 sur le réseau français ;
- fournir les valeurs des différents indicateurs communautaires ;
- dégager éventuellement les tendances en matière de typologies d'incidents à suivre ;
- préciser les mesures prises par l'EPSF et l'ensemble des acteurs au cours de cette année ;
- mettre en perspective ces éléments.

Il répond à l'obligation faite à l'EPSF par l'article 17 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006 modifié : « Avant le 30 juin de chaque année, le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires transmettent à l'EPSF un rapport sur la sécurité concernant l'année civile précédente. À partir de ces éléments, l'EPSF élabore un rapport relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et le transmet, avant le 30 septembre, au ministre chargé des transports, au Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre et à l'Agence ferroviaire européenne. »

Il permet également de fournir à l'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency – ERA) les éléments d'information lui permettant d'élaborer une synthèse des performances de sécurité dans le rapport intitulé *Railway Safety Performance in the European Union*.

Le rapport est rédigé à partir des informations reçues des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure dans leur rapport de sécurité respectif ainsi que de celles rassemblées par les services de l'EPSF.

Il est adressé :

- au Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) ;
- au Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) ;
- à l'Agence ferroviaire européenne ;
- aux entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité ;
- aux établissements et entreprises titulaires d'un agrément de sécurité.

Il est mis à disposition du grand public sur le site Internet de l'EPSF à l'adresse suivante : <http://www.securite-ferroviaire.fr/> (espace « Documentation »).

2. Le contexte européen

2.1 Les indicateurs et objectifs de sécurité communs

La législation communautaire (articles 5 et 7 de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité des chemins de fer communautaires) a mis en place une démarche communautaire en matière de mesures et d'objectifs du niveau de sécurité ferroviaire dans les différents États membres.

Celle-ci repose sur trois principes :

- définir des indicateurs de sécurité communs (ISC) pouvant être calculés dans chaque pays sur la base de données observables. Ces indicateurs, définis sur des bases communes, doivent être directement comparables ;
- fixer à l'ensemble des pays des objectifs de sécurité communs (OSC) sous forme de valeurs limites à ne pas dépasser pour certains ISC ; les États doivent, si nécessaire, apporter toutes les modifications à leurs règles de sécurité nationales pour respecter ces objectifs ;
- enfin, dans la mesure où les niveaux de sécurité dans les différents pays de l'Union étaient très différents, garantir la non dégradation du niveau de sécurité atteint dans chaque pays.

Les ISC

Les ISC ont été définis par la directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 qui a été transposée par l'arrêté du 30 juillet 2010, applicable durant l'année 2011. Ils comportent huit séries d'indicateurs relatifs aux accidents, aux personnes blessées ou tuées, aux marchandises dangereuses, aux suicides, à des événements précurseurs d'accidents, à l'impact économique des accidents, à l'équipement de l'infrastructure et à la gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Ces indicateurs sont définis en « moyenne glissante » sur plusieurs années afin de lisser l'effet d'événements individuels.

Ces indicateurs sont globaux et sont calculés sur l'ensemble du réseau ferroviaire. En cela, ils ne permettent pas de fournir des outils de mesure des performances de sécurité des différents opérateurs, mais simplement de retracer la situation globale par pays ou éventuellement par réseau.

Les OSC

Les OSC sont définis pour huit indicateurs relatifs à des accidents uniquement. Afin de garantir la comparabilité des valeurs,

les méthodes de calcul des OSC ont été arrêtées par la décision 2009/460/CE de la Commission européenne du 5 juin 2009.

Cette décision introduit également le principe de valeurs nationales de références (VNR) pour chacun des indicateurs. Alors que l'OSC est l'objectif à respecter dans toute l'Union européenne, la VNR est calculée par pays sur une série statistique des événements antérieurs ; son respect permet donc d'assurer que chaque pays conserve son niveau de sécurité.

En principe, les VNR devraient être établies de manière « transitoire » et progressivement perdre de leur utilité, l'ensemble des pays devant, à terme, dans un processus d'harmonisation, être soumis aux seuls OSC. Cependant, les VNR étant définies comme les moyennes statistiques des indicateurs correspondants telles que constatées dans le pays considéré, et les OSC comme la VNR la plus élevée au sein de l'Union pour l'indicateur concerné, les OSC n'ont pas de portée et s'effacent devant les VNR qui sont, de fait, des objectifs de sécurité nationaux.

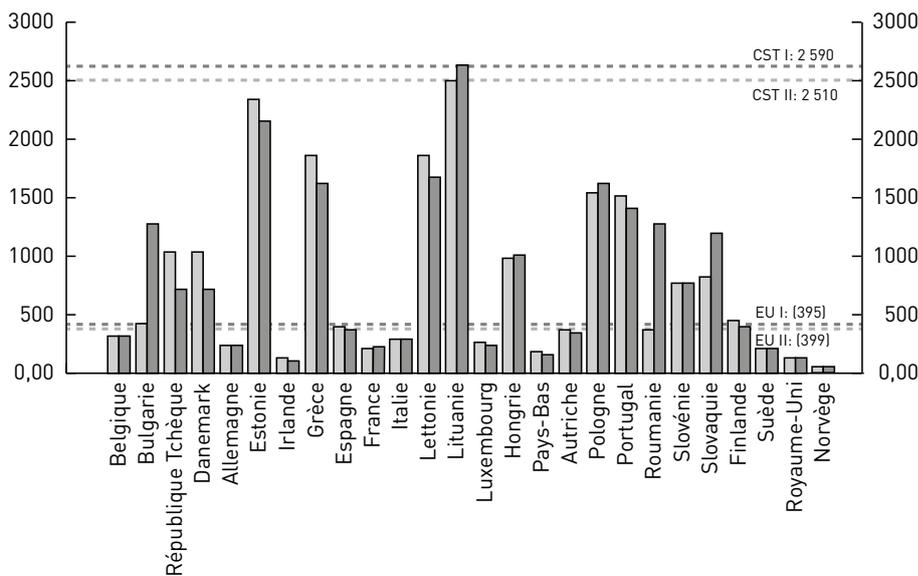
Le tableau suivant présente les huit OSC et les VNR françaises :

Catégorie de risque	Unité de mesure
1.1 Voyageur	voyageurs / train de voyageurs-km
1.2 Voyageur	voyageurs / voyageurs-km
2. Personnel	personnel / train-km
3.1 Usagers de PN	usagers des PN / train-km
3.2 Usagers de PN	usagers des PN / [(train-km x nb PN) / voie-km]
4. Autres	personnes « autres » / train-km
5. Non autorisées	personnes non autorisées / train-km
6. Sociétal	total / train-km

2.2 Le niveau de sécurité

Le graphique, ci-après, tiré du cinquième rapport de l'ERA sur le développement de la sécurité ferroviaire dans l'Union européenne

précise les différentes valeurs des VNR et de l'OSC correspondant au « risque sociétal ».



Extrait du rapport « Railway Safety Performance in the European Union 2012 » publié par l'Agence ferroviaire européenne

En effet, en 2011, comme le prévoit la directive 2004/49/CE, l'Agence ferroviaire européenne a préparé une recommandation pour l'établissement d'une seconde série d'OSC et de VNR. Cette seconde série s'inscrit dans le cadre des méthodes de calcul établies par la décision 2009/460/CE. Les valeurs se basent toujours sur les données Eurostat fournies par les États membres. Cette

deuxième série d'objectifs prend en compte les éventuelles rectifications de ces données et s'appuie sur les observations de la période 2004-2009.

Ainsi, la France se situe dans les pays pour lesquels le niveau de sécurité attendu est parmi les meilleurs de l'Union européenne.

3. Le réseau ferroviaire et l'évolution du secteur en 2011

L'EPSF, en tant qu'autorité nationale de sécurité, effectue ses missions de contrôle et de supervision sur le réseau ferré national et les lignes définies par le décret 2010-1201 du 12 octobre 2010, c'est-à-dire la partie française de la section internationale entre Perpignan et Figueras.

3.1 Le réseau ferré français

3.1.1. Le périmètre d'intervention de l'EPSF

Conformément au droit communautaire, l'EPSF assure les fonctions d'autorité nationale de sécurité pour les lignes du réseau transeuropéen et sur le réseau ferroviaire national.

Ce champ est précisé par le décret 2010-1201 du 12 octobre 2010 qui place la section française de la section internationale Perpignan – Figueras dans le réseau sous compétence de contrôle de l'EPSF.

En revanche, certaines lignes d'intérêt local (réseaux ferroviaires de la Corse, de Provence, lignes RER exploitées par la RATP) ainsi que les métros et tramways sont soumis au contrôle des services de l'État en la personne du préfet qui s'appuie notamment sur le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG).

L'EPSF approuve également le règlement de sécurité de l'exploitation (RSE) des voies ferrées portuaires et intervient comme expert en appui de la délégation française à la Conférence intergouvernementale (CIG) sur le lien fixe transmanche mais n'assure pas, pour ces réseaux, des fonctions de contrôle.

3.1.2. Le réseau ferré national

Largement constitué au ^{XIV}^e siècle, entre 1830 et 1850, le réseau ferré national (RFN) a été unifié par la création de la SNCF à qui il avait été remis en gestion en 1938.

Depuis 1997, il appartient en pleine propriété à Réseau ferré de France (RFF). À la fin 2011, il représentait un total d'environ 29 273 km de lignes dont 27 728 km de lignes ouvertes aux circulations commerciales constituées des sections élémentaires publiées par RFF.

Ce réseau se caractérise par l'importance des lignes à grande vitesse depuis 1981 qui, avec un total de 2 022 km, en fait le premier réseau européen à grande vitesse.

Ces lignes, dédiées au trafic voyageurs correspondent aux principaux flux de déplacement du territoire :

- Paris – Lyon – Marseille ;
- Paris – Le Mans – Tours ;
- Paris – Lille (Bruxelles – Londres) ;
- Paris – Strasbourg (Francfort – Stuttgart).

En 2011, la section de la ligne à grande vitesse Rhin – Rhône a été mise en service.

Ce réseau à grande vitesse, connecté au réseau classique, permet de desservir une grande partie du territoire national et d'assurer des liaisons internationales notamment vers l'Angleterre et le nord de l'Europe.

Le réseau conventionnel, pour sa part, est plus hétérogène puisque 31 % seulement (environ 9 000 km) sont classés à fort trafic (classe UIC 1 à 4 et LGV), 24 % (7 000 km environ) sont à trafic moyen (classe UIC 5 et 6) et 45 % (13 300 km environ) sont faiblement chargés. Le réseau compte 300 km de lignes interopérables. La moitié environ (15 687 km) des lignes de réseau sont électrifiées dont 9 698 km par caténares 25 kV, 5 863 km en 1 500V et 126 km par 3^e rail.

Le RFN comporte quelques lignes particulières à voie métrique dont l'exploitation est aussi séparée de celle de réseau :

- ligne du Blanc Argent, entre Salbris et Luçay-le-Mâle ;
- ligne Saint Gervais – Vallorcine.

Le RFN est soumis au règlement de sécurité de l'exploitation du réseau ferré national publié par l'arrêté du 26 août 2003.

Toutefois, deux sections particulières font l'objet de règlements particuliers :

- la ligne entre Salbris et Luçay-le-Mâle, exploitée par la Compagnie du Blanc Argent (CBA) ;
- les lignes entre Guingamp – Carhaix et Guingamp – Paimpol, exploitées par CFTA.

Enfin, les sections frontalières, au nombre de sept, font l'objet de dispositions particulières assurant la continuité des règles techniques et d'exploitation avec les réseaux étrangers concernés.

RFF a poursuivi sa politique de renouvellement du réseau existant : en 2011, 1 182 M€ ont été consacrés au renouvellement de la voie et des appareils de voie, 209 M€ ont été consacrés aux installations de signalisation et 24 M€ au renouvellement des installations de communication. En 2011, 183 M€ ont été consacrés aux investissements relatifs au renouvellement des ouvrages d'art et ouvrages en terre ; pour les seuls ouvrages en terre, l'investissement de renouvellement a évolué de 25,3 M€ en 2007 à 43,5 M€ en 2011.

RFF a renouvelé plus de 1 000 km de voies. Comme en 2010, la rénovation réalisée sur les lignes régionales reste très supérieure à l'objectif du contrat de performance, en raison de la montée en puissance des plans rails, des suites du plan de relance et des contrats État – Régions. L'effort de rattrapage du retard de renouvellement ne se traduit pas encore par une amélioration de la qualité globale de la géométrie des lignes principales. 1 957 M€ ont été consacrés en 2011 à l'entretien du réseau.

RFF publie annuellement le Document de référence du réseau, plus exhaustif sur les caractéristiques techniques de son réseau, et qui expose également les modalités d'entrée, d'attribution des sillons et de tarification. Ce document est disponible sur son site internet www.rff.fr.

3.2 Les évolutions du secteur

3.2.1. L'accès au réseau

Fin 2011, 22 entreprises ferroviaires détenaient un certificat de sécurité et étaient donc habilitées à réaliser des transports ferroviaires sur le RFN.

Outre la SNCF dont la date de lancement commercial était antérieure à l'obtention d'un certificat de sécurité, le tableau ci-dessous

3.1.3. La section internationale Perpignan – Figueras

Concédée en 2004 à la société TP Ferro par les gouvernements espagnol et français, la section internationale Perpignan – Figueras est une ligne du réseau de transport d'électricité d'environ 45 km de long raccordée aux réseaux nationaux de chaque pays.

- Les caractéristiques principales de ce réseau sont les suivantes :
- deux voies uniques pour les raccordements avec le réseau français classique au Soler ;
 - un tronçon à l'air libre à double voie de 17,26 km qui s'étend de l'origine de la concession à Le Soler jusqu'à l'entrée du Tunnel du Perthus ;
 - un tunnel transfrontalier bi-tube (Tunnel du Perthus) qui comprend 8,3 km dont 7,4 km sur le territoire français.

Elle est mise en service avec des caractéristiques provisoires depuis 2010. Elle est soumise à un RSE particulier, approuvé à l'origine par les concédants.

TP Ferro publie annuellement le Document de référence du réseau dont l'objectif est d'offrir une information générale sur l'infrastructure ferroviaire de TP Ferro aux entreprises souhaitant accéder à ladite infrastructure. Ce document est disponible sur son site internet www.tpferro.com

montre les années de lancement commercial des 18 entreprises concernées. On peut constater que les mises en service commercial, qui se sont accélérées en 2010, ont connu une année 2011 toute aussi importante en volume. Les caractéristiques de chacune des entreprises avec notamment leurs coordonnées administratives ainsi que des éléments de volume relatifs à leurs organisations respectives et à leurs trafics sont disponibles dans l'annexe B.

Année de lancement du service commercial des entreprises ferroviaires possédant un certificat de sécurité en cours de validité fin 2011 sur le RFN

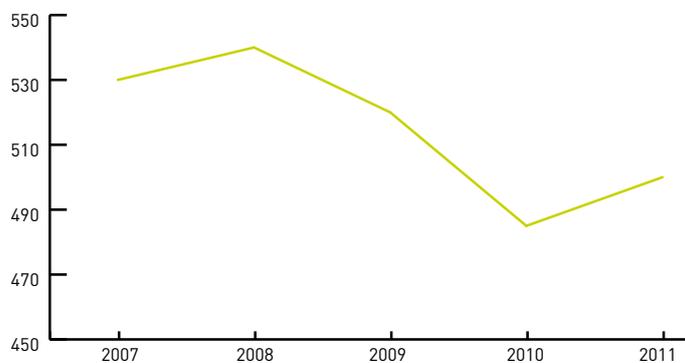
Avant 2005	SNCF
2005	Europorte France*
2006	ECR**
2007	SNCB
	VFLI
2008	Colas Rail***
	Europorte Channel****
2009	CFL Cargo
	TSO
2010	TPCF
	CFR
	Eurostar Int. Ltd
	OSR France
2011	Renfe
	Trenitalia
	Crossrail Benelux
	SNCB Logistics
	ETF Services
	Trenitalia Veolia Transdev

*sous le nom de CFTA Cargo
 **sous le nom de EWSI
 ***Sous le nom de Seco Rail
 ****Sous le nom de Europorte 2

3.2.2. Les trafics

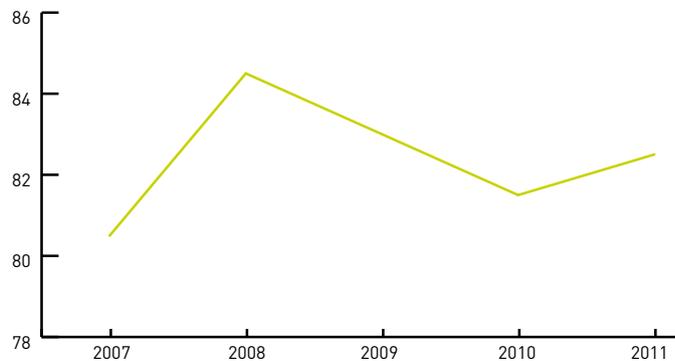
Le nombre de millions de train-km en 2011 est en hausse de 2,7 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse constitue la première augmentation de trafic depuis 2008, reprise dans le graphique suivant.

Trafic en millions de train-km



Le trafic voyageurs exprimé en milliard de voyageur-km est, quant à lui, en hausse de 0,12 % (82,75) par rapport à 2010. Cette légère hausse constitue la première augmentation depuis 2008 reprise dans le graphique suivant.

Trafic voyageurs en milliards de voyageurs-km





L'EPSF, autorité nationale de sécurité

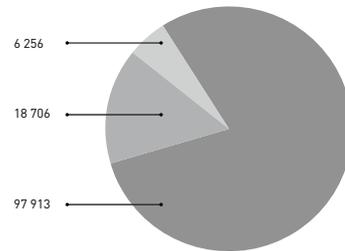
1. Missions

L'EPSF assure trois missions principales :

- la préparation, pour le compte du ministère chargé des transports, de la réglementation, que ce soit au niveau communautaire par la participation aux groupes de travail de l'Agence ferroviaire européenne ou au niveau national ;
- la délivrance des autorisations de véhicules, d'éléments d'infrastructure ou de lignes nouvelles ainsi que de la certification de sécurité des entreprises ferroviaires ou des gestionnaires d'infrastructure. L'EPSF agréé également les organismes de formation et les organismes qualifiés prévus par la réglementation ;
- la supervision, par des inspections ou des audits, des différents opérateurs et entités qu'il agréé ou autorise.

L'EPSF délivre également, en s'appuyant sur l'Imprimerie nationale, titulaire du monopole d'impression des titres administratifs nominatifs, les licences aux conducteurs ferroviaires résidant en France.

L'EPSF immatricule les véhicules ferroviaires détenus en France et tient le Registre national des véhicules (RNV) qui comporte 122 875 véhicules immatriculés au 31/12/2011.



Répartition des véhicules immatriculés fin 2011 dans le RNV par type

L'organisation de l'EPSF est, depuis le 1^{er} mai 2012, articulée de trois directions techniques : Référentiels, Autorisations et Contrôles, centrées autour de ces missions principales.

L'établissement est localisé à Amiens (Somme). Il comportait, au 31/12/2011, 96 salariés employés dans des conditions de droit privé. L'organigramme au 1^{er} mai 2012 est présenté en annexe A.1.

2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires

L'EPSF, en tant qu'autorité nationale de sécurité, entretient des relations avec tous les acteurs du secteur ferroviaire français. C'est particulièrement le cas pour les entités dont elle traite les demandes d'autorisations, en contrôle le respect, et qu'elle sollicite dans le cadre de l'écriture de la réglementation nationale. Au-delà de ces missions « nationales », l'EPSF participe activement aux différents travaux de l'Agence ferroviaire européenne et entretient des relations privilégiées avec les autres autorités nationales de sécurité.

Enfin, l'EPSF entretient des relations importantes avec les entités listées ci-dessous (annexe A.2) :

- la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – Direction des services de transport (DST) du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – qui assure la tutelle de l'EPSF et établit la réglementation française ;
- le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre. L'EPSF suit la mise en œuvre des recommandations formulées dans les rapports du BEA-TT ;

- la Mission du transport des matières dangereuses (MMD) ;
- la Direction de la défense et de la sécurité civile (DDSC) qui est consultée en tant que de besoin par l'EPSF lors de l'instruction des dossiers d'autorisation de mise en exploitation commerciale des nouveaux systèmes ou des nouvelles infrastructures vis-à-vis des problématiques d'évacuation et de secours.



La sécurité ferroviaire en 2011

L'EPSF suit le niveau de sécurité en analysant et en classifiant les événements dont il a connaissance à travers les sources d'information du gestionnaire d'infrastructure (GI), du gestionnaire d'infrastructure délégué (GID) et des entreprises ferroviaires. Environ 10 000 événements ont été enregistrés à ce titre en 2011. Ce volume est en légère augmentation par rapport à l'année précédente, ce qui traduit une meilleure exhaustivité des sources d'information qui se sont élargies depuis 2009. En revanche, les événements classés « sécurité » (événements qui ont eu ou auraient pu avoir des conséquences préjudiciables) sont en baisse notable : 175 événements « sécurité » en moyenne par mois en 2011 contre 188 en 2010. Ce chapitre s'attache à exposer les faits marquants en termes de sécurité ferroviaire ayant eu lieu en 2011.

1. Faits marquants

Plusieurs accidents ferroviaires survenus en 2011 ont donné lieu à l'ouverture d'une enquête technique réalisée par le BEA-TT. Ces enquêtes ont pour seul objet de prévenir de futurs accidents, en déterminant les circonstances et les causes de l'évènement analysé et en établissant les recommandations de sécurité utiles sans pour autant déterminer des responsabilités.

Déraillement d'un train de marchandises à Artenay (45)

Le 09-03-2011, le train ECR 62858, constitué de 20 wagons transportant de l'eau minérale, circule à la vitesse de 100 km/h sur la voie 2 bis (voie principale extérieure). Peu avant la gare d'Artenay et après avoir constaté une dépression de la conduite générale, le conducteur se rend compte lors de la visite de son train que les 17^e et 19^e wagons ont déraillé et que les 18^e et 20^e wagons ont subi des avaries. Il constate également d'importants dégâts à la voie et aux installations de signalisation sur 500 m environ. Les premiers constats font état d'une rupture d'un essieu du 17^e wagon dont une roue et la moitié de l'essieu ont été retrouvés au milieu de la voie 2 bis.

Compte tenu de ces éléments, l'EPSF a décidé, dès le 10/03, à titre de mesures conservatoires, de suspendre immédiatement l'autorisation de mise en exploitation commerciale du wagon déraillé (type Laaips) et de tous les wagons du même type dont NACCO est détenteur.

Depuis cette date, des informations sont parvenues à l'EPSF présentant la rupture de l'axe d'un essieu comme vraisemblablement consécutive à une fissuration ayant pour origine la présence de rainures au niveau du milieu de cet axe.

L'EPSF a demandé aux entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité applicable sur le RFN d'apporter, dans toute la mesure du possible, une attention particulière lors des examens et visites qu'elles réalisent sur les wagons à la présence éventuelle de rainures sur les axes d'essieux. Tout wagon dont l'un des essieux présenterait des traces de ce type devra immédiatement être retiré du service pour examen complémentaire en atelier. Dans la mesure où les rainures de l'axe de l'essieu rompu à

Artenay auraient dû être détectées en atelier, l'EPSF a demandé à l'ensemble des détenteurs qu'il connaît de rappeler aux entités en charge de la maintenance qu'ils ont désignées, la nécessité de veiller à l'application correcte des plans de maintenance prévus et d'assurer le contrôle de la bonne réalisation des prestations de maintenance dans le respect de ces plans, en particulier pour la maintenance des organes critiques pour la sécurité.

Le rapport du BEA-TT, publié en juillet 2012, a donné lieu à trois recommandations adressées à NACCO et à l'autorité de sécurité ferroviaire suédoise.

Collision d'un TER un passage à niveau à Saint-Médard-sur-Ille (35)

Le 12-10-2011, vers 17h16, un ensemble routier circulant sur une route départementale est percuté par un TER assurant la liaison Rennes – Saint-Malo, sur le passage à niveau n° 11 situé sur la commune de Saint-Médard-sur-Ille. Cet accident a provoqué le décès de trois personnes et occasionné des blessures à 45 autres dont 13 ont été grièvement atteintes. Les victimes sont toutes passagères du train, à l'exception du conducteur de l'ensemble routier légèrement blessé.

Au vu des éléments d'enquête, le BEA-TT a émis deux recommandations dans son rapport publié, en mai 2012, invitant :

- RFF à mener à leur terme, dans les délais les plus rapides, les mesures de sécurisation du passage à niveau n° 11 annoncées en novembre 2011 ;
- la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer à procéder à une évaluation des conditions de la mise en œuvre de la politique d'amélioration de la sécurité des passages à niveau dits « préoccupants ».

En outre, il a attiré l'attention des formateurs des conducteurs routiers professionnels et des pouvoirs publics sur la nécessité de sensibiliser les usagers de la route sur la brièveté des cycles de fonctionnement des passages à niveau et sur la possibilité de briser leurs barrières s'ils se trouvent bloqués sur l'emprise ferroviaire.

Déraillement d'un train de fret à Valence d'Agen (82)

Le 20-10-2011, le train Infrarail 815761, composé de 25 wagons chargés et d'une machine en véhicule, assure le parcours entre Hourcade et Toulouse St-Jorry. Vers 17h30, trois wagons de ce train dérailent, dont deux se couchent sur la voie voisine. L'agent de conduite a perçu une décélération de son train jusqu'à environ 80 km/h et a freiné d'urgence à la réception du signal d'alerte radio émis par le TGV croiseur 8568. Ce dernier, composé de deux rames a reçu des projections de ballast lors du croisement avec le train 815761. La vitre de la cabine de conduite a été brisée par cette projection. La dernière motrice de la rame de queue du TGV présente des traces de frottement, certainement dues aux wagons croiseurs. Cinquante vitres ont également été endommagées. Les causes de ce déraillement seront déterminées dans le rapport du BEA-TT.

Les incidents et accidents suivants, quoique n'ayant pas fait l'objet d'une enquête du BEA-TT, sont des incidents significatifs. Ces événements ont fait l'objet d'une demande de rapport de la part de l'EPSF, telle que prévu par l'article 16 du décret 2006-1279 modifié.

Déformation de voie en gare de Solliès-Pont (83) et sur la ligne à grande vitesse Sud-Est

Le 03-07-2011, le conducteur du TGV 6876 circulant voie 2, au niveau de la gare de Solliès-Pont, ressent un choc anormal à la suite d'une déformation de la voie nécessitant le franchissement au pas. Le 12/07, la circulation sur la voie 2 de la LN5 a été interdite à la suite de la déformation de la voie en pointe de l'appareil de voie de la bifurcation de Roquemaure. Plus d'une dizaine de TGV sont passés à vitesse normale sur cette déformation.

Ces deux incidents ont été traités lors de la réunion de retour d'expérience trimestrielle spécifique à la gestion de l'infrastructure du réseau ferré national d'octobre 2011. L'exposé s'est concentré tout d'abord sur le déroulement des faits puis a été suivi d'une analyse et d'une présentation du plan d'actions afin d'en éviter le retour, notamment lors des périodes de fortes chaleurs.

Heurt d'un agent SNCF lors d'opérations de mesures en gare de Colmar (88)

Le 18-08-2011, un agent de la branche Infrastructure du GID est heurté par une circulation ferroviaire alors qu'il effectuait des opérations de mesures dans le cadre d'une vérification d'implantation d'une limitation temporaire de vitesse. Ces opérations nécessitaient son intervention dans la zone dangereuse. La cause première de l'accident est le non-respect par les acteurs des règles de sécurité à appliquer lors de toute intervention sur ou à proximité des voies.

Dérangement contraire à la sécurité en gare de Compiègne (60)

Le 30-09-2011, en approche de la gare de Compiègne, le conduc-

teur du train SNCF W 708218, ayant rencontré l'avertissement au signal précédent, franchit à la vitesse de 25 km/h le signal C22 présentant l'indication « voie libre ». S'apercevant alors qu'un train stationne à quai voie II, il s'arrête d'urgence 250 mètres avant la queue du train à quai en évitant ainsi le heurt. Lors de l'enquête, le relais dans la guérite du C22 a été retrouvé « tête en bas », pendu par son câblage. Lors de la coupure de son alimentation par la zone occupée à quai, le relais n'a pas pu couper ses contacts, entraînant à tort le maintien du C22 à voie libre. Le relais en question s'est retrouvé dans cette position en raison d'un choc au niveau de la guérite du C22 qui a été complètement soulevée. Ce choc violent a été provoqué selon toute vraisemblance par un engin rail-route réalisant des travaux de voie (manipulations de rails), à proximité.

Les actions du retour d'expérience menées sur cet incident ont consisté principalement à rappeler aux acteurs – agents du GID ou sous-traitants – l'obligation de déclaration d'un heurt, même léger, avec des installations de sécurité.

Rattrapage avec collision suivi d'un déraillement entre Salon et Miramas (13)

Le 25-10-2011, un événement fait état d'un rattrapage entre Salon et Miramas (13) avec collision suivi du déraillement du dernier wagon du train précédent. Ce wagon était un wagon citerne vide (code danger 33). La collision s'est produite à environ 20 km/h et est la conséquence du défaut d'attention du conducteur dont le train, composé de deux machines, circulait en canton occupé sous le régime de la marche à vue. Il n'y a pas eu de blessé mais le « Plan Marchandises Dangereuses » a été déclenché. Cette situation renvoie à nouveau à l'importance du respect des fondamentaux de la sécurité dans les gestes métier de base au quotidien, que ce soit l'application des procédures imposées par la signalisation ou par les consignes d'exploitation pour les opérateurs au sol comme, par exemple, la vérification de l'itinéraire avant la mise en mouvement. Cette situation peut être exploitée en termes de retour d'expérience dans le cadre du management de la sécurité des équipes de conduite. Le management de la sécurité à travers la mise en place des contrôles sur le vif ou a posteriori et du retour d'expérience demeure un levier indispensable pour améliorer le niveau de sécurité.

Perte de l'axe de l'articulation centrale d'un wagon porte-autos à deux éléments articulés sur trois essieux, en gare de Lyon-Guillotière (69)

Le 13-12-2011, le train SNCF 58832 composé de deux locomotives (dont une en véhicule) et de 31 wagons circule à la vitesse de 20 km/h. Le conducteur constate une dépression dans la conduite générale et part à la visite de son train. Il constate que le 17^e wagon, un porte-autos GEFCO vide à trois essieux et deux éléments articulés, est coupé en deux au niveau de l'essieu central. La première partie du wagon est raccordée au 16^e wagon. La partie arrière repose sur la voie et est raccordée au 18^e wagon. Il a été constaté l'absence de l'axe de liaison entre les deux parties du wagon articulé.

L'EPSF a adressé une alerte aux entreprises ferroviaires ainsi

qu'aux détenteurs et entités en charge de la maintenance dont elle a connaissance demandant d'apporter une attention particulière, lors des examens et visites qu'ils réalisent sur ces wagons, à un

éventuel défaut dans l'articulation centrale. Tout wagon présentant des suspicions devra être immédiatement retiré du service pour examen complémentaire en atelier.

2. Mesures prises en faveur de la sécurité

2.1 L'Établissement public de sécurité ferroviaire

En 2011, l'EPSF a assuré :

- l'animation de quatre réunions de retour d'expérience au cours desquelles toutes les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure autorisés par l'EPSF partagent l'expérience issue des tendances observées par l'EPSF et des incidents dont la description, l'analyse et les plans d'actions en découlant sont présentés par les opérateurs ferroviaires ;
- l'organisation de quatre rencontres trimestrielles EPSF / DST / RFF / DCF / SNCF GID au cours desquelles est analysée la maîtrise du niveau de sécurité et de performance de la gestion de l'infrastructure du RFN ;
- la publication d'un bulletin d'information mensuel sur les incidents les plus significatifs envoyé à l'ensemble des entreprises et gestionnaires d'infrastructure ;
- la publication du guide pour l'immatriculation des véhicules ferroviaires – Registre national des véhicules de l'EPSF ;
- la participation à de nombreux groupes de travail nationaux et européens.

2.2 Les opérateurs

2.2.1. L'infrastructure du réseau RFF

RFF a poursuivi en 2011 les actions d'animation managériale de la sécurité initiées les années précédentes : définition des objectifs de sécurité et suivi de leur mise en œuvre, poursuite du plan d'actions intitulé « objectif responsabilité sécurité » en vue de clarifier et assumer ses responsabilités en matière de sécurité, poursuite de l'animation sécurité au sein tant de l'entreprise que du GI étendu. L'animation de la sécurité se poursuit également au sein des services du GID chargé de l'entretien du réseau ainsi qu'au sein de la DCF.

La prévention des accidents de personne, par RFF, a fait l'objet d'actions relatives :

- aux passages à niveaux ;
- aux traversées de voies en gare.

Quatre passages à niveau préoccupants ont été supprimés en 2011, soit 22 passages à niveau supprimés en cumul sur la période 2008-2011. Quatre-vingt-seize projets de suppression de passages à niveau préoccupants sont en cours fin 2011 ce qui porte le pourcentage de passages à niveau préoccupants traités ou en cours de traitement à 82 %. De plus, des actions de mise aux normes et d'amélioration de la sécurité de certains passages à niveau ont été menées. Ces actions permettent d'adapter les installations ferroviaires à l'augmentation,

d'une année sur l'autre, du trafic routier ou ferroviaire. Dans le cadre de l'instance nationale des passages à niveau, RFF en partenariat avec l'État (DGITM, DSCR), la SNCF GID et les collectivités territoriales, poursuit son programme d'expérimentation d'équipements destinés à améliorer la sécurité aux passages à niveau. Enfin, RFF a organisé la quatrième journée annuelle de prévention aux passages à niveau, le 9 juin 2011. Cette édition, inscrite dans le cadre de la deuxième journée mondiale de prévention aux passages à niveaux, avait pour thème les comportements à risques.

RFF a décidé de renforcer son action pour améliorer la sécurité des points d'arrêt où le voyageur n'a pas d'autre moyen que de traverser les voies à niveau. En 2011, huit ouvrages dénivelés ont été mis en service et neuf points d'arrêt ont été équipés de pictogrammes ou d'aménagements simples. Un plan d'actions dit « Plan d'actions TVP » a été signé le 25 janvier 2011 et mis en application au 1^{er} mars 2011. Les actions ont porté, entre autres, sur :

- le retour d'expérience sur l'accidentologie des 940 points d'arrêt équipés de TVP au 31 décembre 2011 ;
- une analyse fine des accidents et de leurs circonstances afin de comprendre en particulier le type de personnes et les facteurs ayant pu influencer l'apparition de ces événements ;
- une comparaison avec la politique menée par d'autres gestionnaires d'infrastructure européens ;
- la communication et la prévention axées sur les populations à risques avec une première campagne de sensibilisation « Ouvrez l'œil » menée en décembre 2011 en coopération avec la DCF et Gares et Connexions.

2.2.2. TP Ferro

En 2011, TP Ferro qui a obtenu son agrément de sécurité délivré par l'EPSF sur la section internationale Perpignan – Figueras le 18 décembre 2010, a continué son travail de rédaction des documents de gestion de la sécurité en particulier les consignes et référentiels opérationnels.

2.2.3. Les entreprises ferroviaires

Les 22 entreprises ferroviaires autorisées à circuler en 2011 sur le réseau ferré national ou sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par le décret 2010-1201 du 12 octobre 2010 ont pris des initiatives pour améliorer la sécurité dans le cadre de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Ces initiatives se sont traduites par des investissements sur le matériel roulant, des actions de sensibilisation à la suite de retours d'expérience concernant des incidents ou accidents, un système de veille sur les missions des opérateurs de sécurité et le suivi de leurs plans d'actions sécurité.

3. Données détaillées

Les données chiffrées présentées s'inscrivent dans le cadre des ISC. Conformément aux méthodes de calcul, les indicateurs d'accidents repris dans ce paragraphe concernent les seuls accidents significatifs.

Si nécessaire, des rectifications ont été apportées afin de prendre en compte les faits nouveaux ou les imprécisions de classification découvertes après la publication du rapport 2010.

3.1 Tués et blessés graves

Le tableau ci-dessous précisé par les graphiques de l'annexe C présente les nombres de personnes « tuées » ou « blessées

graves » lors d'un accident ferroviaire, selon les catégories prévues par les ISC.

	Tués				Blessés graves			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Voyageurs	10	7	1	7	13	14	7	14
Personnels	2	1	1	2	4	3	4	5
Usagers de PN	38	36	27	29	14	22	17	9
Non autorisés	43	31	37	50	6	21	16	23
Autres	0	1	0	0	2	1	2	2
Total	93	76	68	88	39	61	46	53

Évolution du nombre de tués et de blessés graves 2008 à 2011

En 2011, le nombre de tués et blessés graves s'élève à 141 sur le réseau ferré national, contre 114 en 2010 et 137 en 2009. Parmi les tués et blessés graves, il est nécessaire de distinguer les catégories de personnes impliquées, à savoir les voyageurs, le personnel, les usagers de passages à niveau et les personnes non autorisées. C'est cette dernière catégorie qui a le plus fortement augmenté, passant de 53 tués et blessés graves en 2010 à 73 en 2011.

La catégorie des voyageurs est également en forte augmentation, compte tenu des chiffres très bas de l'année 2010. En effet, nous dénombrons sept tués et 14 blessés graves en 2011, contre respectivement un et sept en 2010. Les chiffres de l'année 2011 sont revenus aux valeurs des années 2009 et 2008.

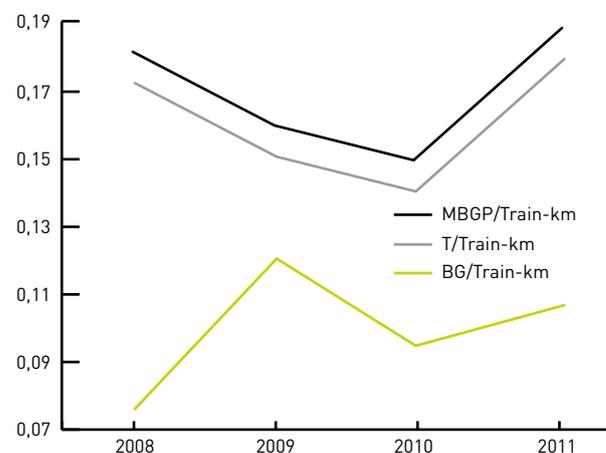
Le nombre de blessés graves ou de personnes décédées résulte essentiellement d'accidents aux passages à niveau ou d'accidents de personne causés par le matériel roulant en marche. Les intrusions dans les emprises ferroviaires sans y être autorisé et les défauts de comportement des conducteurs routiers constituent deux points majeurs de fragilité du système ferroviaire. On peut notamment citer la collision entre un ensemble routier et un TER le 12 octobre à Saint-Médard-sur-Ille qui a provoqué le décès de trois voyageurs et occasionné des blessures à de nombreux passagers, accident dont la cause est une réaction inappropriée du conducteur de l'ensemble routier.

Mais l'absence de prise en compte du danger ou sa mauvaise perception par les voyageurs constitue toujours une cause d'accident (descente en marche ou tentative de montée en marche). Afin de réduire le risque de chute de voyageurs depuis un train, des

actions ont été initiées depuis ces dernières années et se poursuivront dans le but de diminuer le nombre de voitures hors quai, soit par une optimisation de l'affectation du matériel, soit par un allongement des quais.

Les accidents du personnel ayant entraîné des tués ou des blessés graves sont en légère augmentation. Deux accidents mortels se sont produits au cours de l'année 2011 dus à des heurts avec une circulation lors d'interventions sur le terrain. Les électrifications représentent la majorité des accidents avec blessés graves.

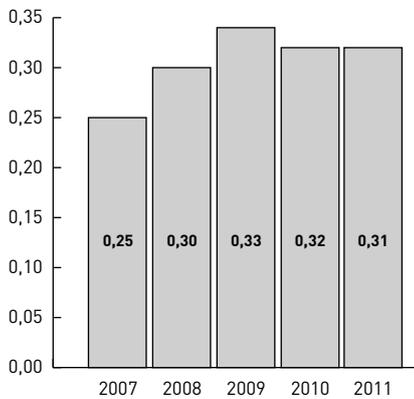
Les valeurs des ISC (en moyenne glissante pondérée) sont reprises ci-après.



Évolution du nombre de Morts Blessures Graves Pondérées (MBGP), Tués (T) et Blessés Graves (BG) par million de train-km

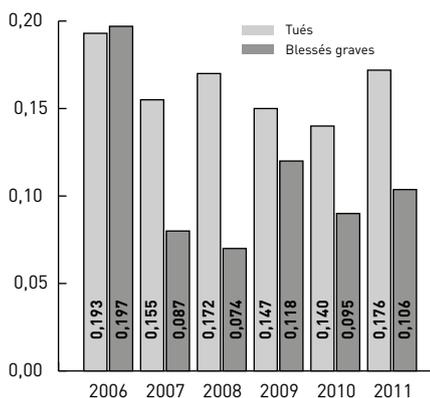
3.2 Vue d'ensemble

Nombre relatif d'accidents par million de train-km



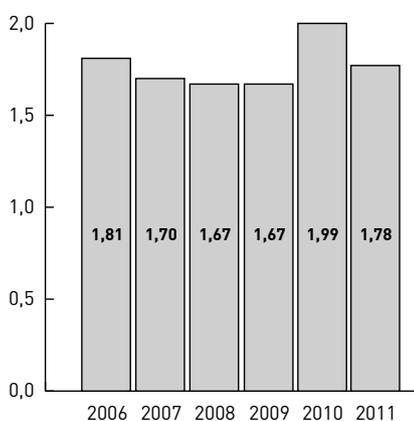
Le nombre relatif d'accidents significatifs en 2011 est de 0,31 accident par million de train-km. Ce chiffre est en baisse continue depuis 2009. Le graphique N10 de l'annexe C correspondant à cet indicateur montre que la tendance légèrement à la hausse, du fait des valeurs moyennées sur cinq ans, se stabilise autour de la valeur 0.3 accident significatif par million de train.km.

Nombre relatif de tués et de blessés graves par million de train-km



Compte tenu du nombre de tués et de blessés graves en augmentation, les nombres relatifs de tués et de blessés graves par million de train-km sont en hausse par rapport aux chiffres de 2009 et 2010. La tendance obtenue par moyenne mobile sur cinq ans et visible en annexe C – graphiques TS10 et TK10 reste à la baisse depuis 2006.

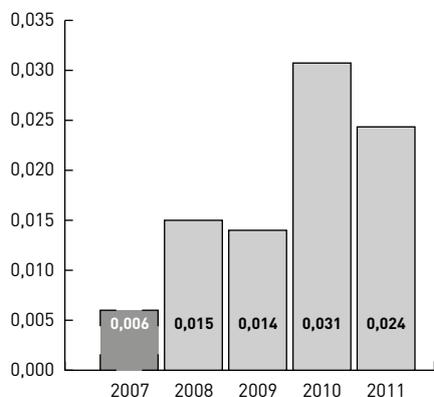
Nombre relatif de précurseurs par million de train-km



Le nombre relatif de précurseurs par million de train-km a diminué sensiblement par rapport à 2010. La valeur 2011 se situe néanmoins au-dessus de celles observées de 2007 à 2009. Le détail de l'analyse de chaque indicateur de type précurseurs d'accidents figure dans le paragraphe 3.4 ci-après.

3.3 Accidents par type

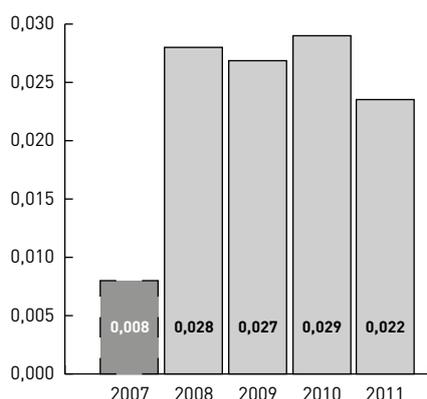
Nombre relatif de collisions
par million de train-km



Le nombre total d'accidents significatifs par million de train-km en 2011 pour les accidents de type « collisions » et « déraillements » est en baisse par rapport à 2010. La comparaison avec les chiffres de 2007 est difficile compte tenu du changement de périmètre pour la comptabilisation de ces indicateurs.

La baisse est particulièrement sensible pour les collisions avec 0,024 collision par million de train.km contre 0,031 en 2010. Malgré la hausse des actes de malveillance recensés en 2011, 12 collisions ont été enregistrées contre 15 en 2010.

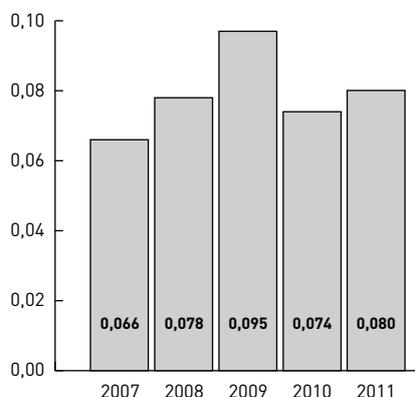
Nombre relatif de déraillements
par million de train-km



Concernant le nombre relatif de déraillements, la baisse est moins prononcée. 11 évènements ont été enregistrés contre 14 en 2010 et 2009.

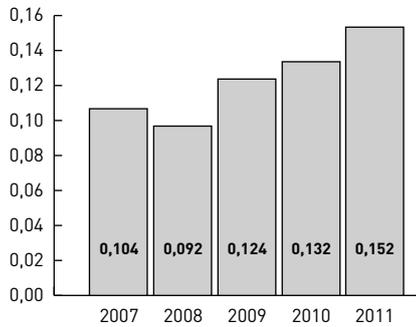
Il est à noter que, dans les deux graphiques, la valeur de l'année 2007 n'est pas comparable avec celle des autres années. En effet, une modification du périmètre de ces indicateurs relatif aux collisions et aux déraillements incluant notamment les évènements sur voie de service a eu lieu à partir de 2008.

Nombre relatif d'accidents aux passages
à niveau par million de train-km



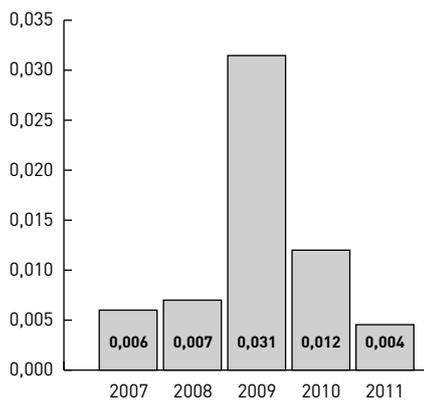
Le nombre relatif d'accidents aux passages à niveau par million de train-km est en légère hausse par rapport à 2010. En valeur absolue, la hausse reste faible de 36 en 2010 à 40 en 2011.

Nombre relatif d'accidents de personnes par million de train-km



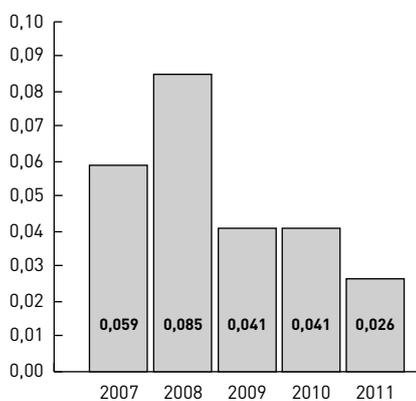
Le nombre relatif d'accidents de personnes par million de train-km augmente, comme en 2010, de 0,137 en 2010 à 0,152 en 2011. Cette hausse continue, depuis 2008, amène le nombre d'accidents de ce type à 76 en 2011, soit presque la moitié du total des accidents significatifs.

Nombre relatif d'incendies de matériel roulant par million de train-km



Le nombre relatif d'incendies de matériel roulant est de nouveau en baisse sensible en 2011 (0,004). Ce chiffre revient à des valeurs comparables à 2007 et 2008. En valeur absolue, cet indicateur concerne seulement deux événements en comparaison des 16 événements enregistrés en 2009.

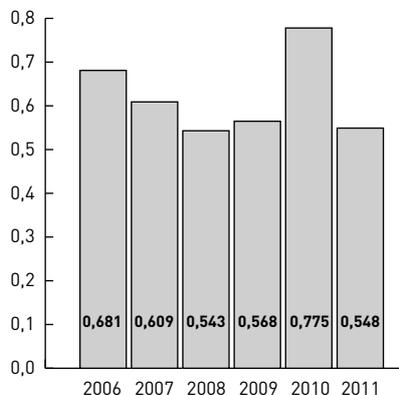
Nombre relatif d'accidents autres par million de train-km



Le nombre relatif d'accidents « autres » par million de train-km est en baisse (0,026) par rapport à 2010 (0,041). 13 accidents significatifs sont concernés par cet indicateur parmi lesquels on retrouve une majorité d'événements concernant des accidents de trains en manœuvre ou participant à des travaux.

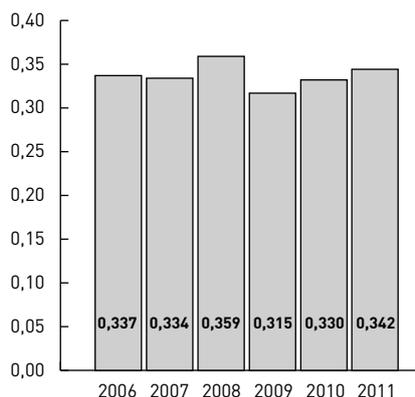
3.4 Précurseurs d'accidents

Nombre relatif de rails cassés par million de train-km



Le nombre relatif de rails cassés est en forte baisse en 2011 (0,548) par rapport à 2010 (0,775). Les conditions météorologiques sévères de début et de fin d'année 2010 expliquent, en partie, ces résultats. Les 274 rails cassés dénombrés en 2011 permettent de revenir à un niveau comparable à 2008-2009.

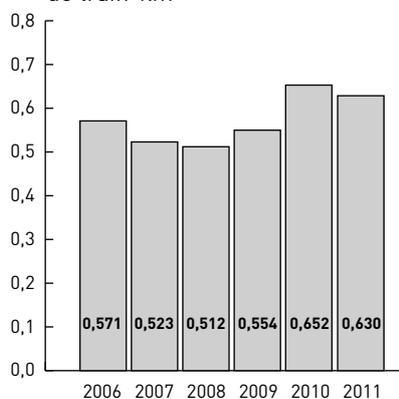
Nombre relatif de gauches de voie par million de train-km



Le nombre relatif de gauches de voie est en légère hausse en 2011 (0,342) par rapport à 2010 (0,33).

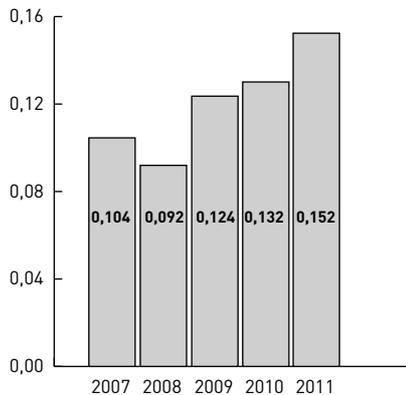
Ceci se traduit par une augmentation de 11 événements entre 2010 et 2011 qui peut être en partie expliquée par une meilleure remontée d'informations suite au plan d'actions sur la maîtrise de la sécurité dans la maintenance de l'infrastructure.

Nombre relatif de pannes de signalisation par million de train-km



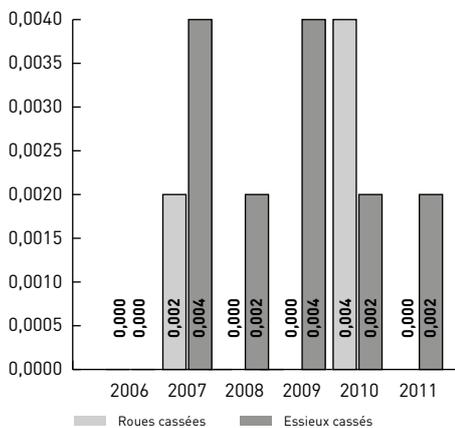
Le nombre relatif de pannes de signalisation est en baisse en 2011 (0,63) par rapport à 2010 (0,652). La baisse constatée est essentiellement la cause de l'augmentation du trafic puisque le nombre d'événements n'a que très peu évolué de 316 en 2010 à 315 en 2011.

Nombre relatif de franchissements de signaux fermés par million de train-km



Le nombre relatif de franchissements de signaux fermés est en hausse en 2011 (0,152) par rapport à 2010 (0,132). Cette hausse est à relativiser puisque, en raisonnant à périmètre constant, on constate 112 franchissements de signaux sur voie principale en 2010 contre 128 en 2011.

Nombre relatif de roues et d'essieux cassés par million de train-km



Indicateur dont les valeurs sont très faibles en nombre relatif et valeur absolue (entre 1 et 2 événements par an). Toutefois, ils restent potentiellement graves

4. Suivi des recommandations de sécurité

Quatre rapports d'enquête du BEA-TT, donnant lieu à des recommandations, ont été publiés en 2011. Ils concernent :

- le déraillement d'un train du RER C le 20 décembre 2009 à Choisy-le-Roi;
- le déraillement d'un train de charbon le 29 juillet 2010 à Bully-Grenay (62);
- la collision du 27 septembre 2010 entre un TER et un poids lourd à Gimont (32);
- la collision du 14 décembre 2010 entre un TER et un autocar à Auxerre (89).

De plus, le BEA-TT a publié un rapport d'étape sur le déraillement de wagons de marchandises dangereuses le 22 mai 2010 à Neufchâteau.

Parmi ces événements, les deux déraillements de Neufchâteau et Bully-Grenay ont nécessité la prise de mesures conservatoires par l'EPSF relatives aux types de wagons impliqués dans ces événements.

D'une manière générale, l'EPSF et le BEA-TT échangent régulièrement des informations sur la nature et les causes des événements s'étant produits, dans le respect de leurs missions et prérogatives mutuelles.

Ainsi, l'EPSF décide des éventuelles mesures conservatoires immédiates nécessaires. De son côté, le BEA-TT mène une enquête technique qui peut conduire à des recommandations. Il revient par la suite à l'EPSF de suivre leur mise en œuvre. Ce dernier point fait l'objet d'un rapport de suivi des recommandations de sécurité envoyé par l'EPSF au BEA-TT qui reprend les éléments déclarés par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure dans leur rapport annuel de sécurité ainsi que certains éléments qui ont pu être vérifiés à l'occasion de contrôles portant sur des sujets proches de la thématique des recommandations.



Les modifications
importantes
de la législation et
de la réglementation

Les principaux textes législatifs et réglementaires publiés en 2011 sont les suivants :

1^{ER} MARS 2011

Règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission relatif au modèle de déclaration de conformité avec un type autorisé de véhicule ferroviaire

10 MAI 2011

Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret. Les États membres sont tenus de mettre en place le système de certification des entités en charge de la maintenance avant le 31 mai 2012. Ils pourront recourir soit à un schéma d'accréditation, soit par reconnaissance.

30 MAI 2011

Décret n° 2011-6098 relatif aux études de dangers des ouvrages d'infrastructures de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses. Ce décret qui s'applique en matière ferroviaire aux triages et chantiers prévoit que l'EPSF est amené à délivrer un avis sur les mesures d'exploitation préconisées dans les études de danger.

26 JUILLET 2011

Décret n° 2011-891 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations et portant diverses dispositions en matière ferroviaire

On note également la publication en 2011 de plusieurs textes importants pour la sécurité et l'interopérabilité ferroviaire

10 FÉVRIER 2011

Décision 2011/107/UE de la Commission modifiant la décision 2007/756/CE adoptant une spécification commune du Registre national des véhicules

29 MARS 2011

Recommandation de la Commission 2011/217/UE relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules. Cette recommandation précise la portée de l'autorisation de mise en exploitation commerciale des véhicules délivrés par l'EPSF et proscrit l'intervention des gestionnaires d'infrastructure dans le processus réglementaire d'autorisation.

4 AVRIL 2011

Décision 2011/229/UE de la Commission relative à la STI concernant le sous-système « Matériel roulant – bruit » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

26 AVRIL 2011

Décision 2011/274/UE de la Commission concernant une STI relative au sous-système « Énergie » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

26 AVRIL 2011

Décision 2011/275/UE de la Commission concernant une STI relative au sous-système « Infrastructure » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

26 AVRIL 2011

Décision 2011/291/UE de la Commission concernant une STI relative au sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

12 MAI 2011

Décision 2011/314/UE de la Commission concernant la STI relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

22 NOVEMBRE 2011

Décision 2011/765/UE de la Commission concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteur de train, les critères de reconnaissance des examinateurs chargés d'évaluer les conducteurs de train et les critères relatifs à l'organisation des examens conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil



Les autorisations d'exercice en matière de sécurité ferroviaire

1. Règles de sécurité nationales

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 sur le RFN aux entreprises ferroviaires est constituée par l'arrêté

du 23 juin 2003 modifié par les arrêtés du 7 décembre 2006, du 12 août 2008, du 17 juin 2009 et du 30 novembre 2010, relatif à la réglementation applicable sur le réseau ferré national et les textes publiés par le gestionnaire d'infrastructure au titre de l'article 10 du décret n° 2006-1 279 modifié. Elle est remise par le gestionnaire d'infrastructure RFF sous la forme d'un CD-Rom.

2. Délivrance des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires

Depuis le 1^{er} mai 2007 tous les nouveaux certificats de sécurité et les modifications de certificats de sécurité antérieurs attribués sont en application de l'article 68 du décret n° 2006-1 279 du 19 octobre 2006 modifié, délivrés conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive 2004/49CE.

L'EPSF délivre ainsi des parties A, valables dans toute l'Union européenne et des parties B nécessaires aux entreprises ferroviaires pour circuler sur le réseau ferré national.

2.1 Activité 2011

Certificats de sécurité partie A

Quatre demandes de certificat de sécurité ont été acceptées au cours de l'année 2011.

Deux certificats de sécurité ont été renouvelés au cours de l'année 2011.

Certificats de sécurité partie B

Vingt demandes de certificat de sécurité (nouvelles ou modifications) ont été acceptées au cours de l'année 2011. Deux de ces demandes avaient été formulées en 2010.

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

- circulation sur de nouvelles sections de ligne du réseau ferré national ;
- acceptation au transport des marchandises dangereuses ;
- modification de l'organisation opérationnelle.

En 2011, 15 entreprises ont obtenu la délivrance ou la modification de leur certificat de sécurité : Colas Rail, la Compagnie ferroviaire régionale (CFR), Comsa Rail Transport, ETF Services, Eurostar International Limited (EIL), OSR France, la Régie départementale des transports des Bouches du Rhône (RDT13), la Renfe, la SNCB, la SNCB Logistics, la SNCF, Trenitalia, Trenitalia Veolia Transdev (TVT), TSO, TX Logistik.

En 2011, deux entreprises ont obtenu le renouvellement de leur

certificat de sécurité. Il s'agit d'Europorte France et de Colas Rail.

Deux demandes de renouvellement de certificat ont été acceptées au cours de l'année 2011.

Des précisions sont fournies en annexe E.

2.2 Modalités d'instruction

L'EPSF s'est engagé dans une démarche d'accompagnement des entreprises ferroviaires dans l'élaboration de leur dossier accompagnant la demande de certificat de sécurité.

Cette démarche se déroule en plusieurs étapes :

Une première réunion de contact est organisée (éventuellement avec le gestionnaire d'infrastructure pour appréhender les modalités d'accès au réseau et les aspects commerciaux afférents) au cours de laquelle :

- le demandeur présente son projet ;
- l'EPSF fait une présentation de l'établissement (si nécessaire) ;
- l'EPSF fait une présentation des attendus d'un dossier de demande de certificat de sécurité.

Suite à cette première réunion, des échanges sont formalisés entre l'EPSF et le demandeur (par mail, téléphone ou lors de réunions) tout au long de l'élaboration du dossier.

Si cette démarche ne s'apparente pas à une instruction au fur et à mesure de l'élaboration du dossier, elle permet néanmoins :

- pour l'EPSF, d'avoir une bonne connaissance du dossier et des interlocuteurs ce qui permet de faciliter l'instruction ultérieure ;
- pour le demandeur, d'avoir pratiquement l'assurance que son dossier sera administrativement complet au moment de la dépose officielle de la demande.

Ceci permet généralement de ne pas rencontrer de difficulté particulière lors de l'instruction des demandes. En conséquence, les certificats sont généralement délivrés dans des délais qui sont sensiblement inférieurs au délai légal.

Cette démarche est proposée au demandeur qui reste libre de l'accepter. Néanmoins, la quasi-totalité des entreprises ferroviaires se sont engagées dans cette démarche.

Cette démarche a été initiée dès le mois de septembre 2011 avec la SNCF dont le certificat de sécurité doit être renouvelé le 28 juin 2012. En effet, du fait de l'entrée en vigueur du règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire une révision complète du dossier de demande de certificat de sécurité est nécessaire. Dès lors il a été jugé indispensable de s'engager au plus tôt dans cette démarche.

Ceci a également permis d'anticiper les publications réglementaires françaises à venir, début 2012, dont les dispositions seront intégrées dans la nouvelle version du guide de l'EPSF qui sera publiée au cours de l'année 2012.

2.3 Charges liées à la délivrance d'un certificat de sécurité

Le Code des transports prévoit que les prestations de l'EPSF relatives à l'instruction d'une demande de certificat de sécurité ne sont pas soumises à redevance.

Toutefois, la charge de travail engendrée par l'instruction d'un certificat de sécurité simple (ou une modification importante) peut être estimée à deux hommes/mois, soit 20 000 euros au total. Les informations données par des entreprises ferroviaires permettent d'apprécier la charge liée à la rédaction et à la préparation de leur dossier à six hommes/mois, soit 50 000 à 60 000 euros. Ces montants ne comportent pas les dépenses liées à l'organisation de la sécurité dans l'entreprise ferroviaire.

3. Délivrance des agréments de sécurité

Au cours de l'année 2011, Réseau ferré de France (RFF) en tant que gestionnaire d'infrastructure et la SNCF agissant en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF GID) ont procédé à une mise à jour de leur système de gestion de la sécurité respectif.

Les principales modifications ont porté sur :

- le positionnement de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) et la gestion des relations avec RFF et la Direction générale infrastructure chargée des opérations de maintenance du réseau ferré national de la SNCF GID ;
- la prise en compte des modifications du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 apportées par le décret n° 2010-814 du 13 juillet 2010 ;

- la prise en compte du règlement (CE) 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ;
- la prise en compte des décisions successives prises pour le traitement des entreprises sans certificat de sécurité ;
- la présentation du fonctionnement de RFF en maîtrise d'ouvrage directe.

Vu leur ampleur, les modifications apportées ont été jugées substantielles et leur validation a fait l'objet d'une décision de l'EPSF.

4. Autres autorisations d'exercice

4.1 Les centres de formation

En application des dispositions de l'arrêté du 30 juillet 2003 modifié, relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national, tout agent qui exerce une des fonctions de sécurité listée à l'arrêté doit avoir été formé à cette fonction par un centre de formation agréé par l'EPSF.

Pour obtenir cet agrément, le centre de formation doit démontrer dans un dossier qu'il établit à cet effet sa capacité à respecter les exigences relatives :

- à l'organisation et, en cas de renouvellement d'agrément, l'expérience effective du centre de formation ;

- aux moyens humains et matériels mis en œuvre ;
- à la compétence des formateurs.

Six demandes d'agréments en tant que centre de formation traitées par l'EPSF en 2011 ont donné lieu à une décision favorable. Deux nouveaux agréments ont été délivrés pour une période probatoire de deux ans. Trois extensions d'agrément à de nouvelles fonctions de sécurité et un renouvellement d'agrément ont été accordées.

4.2 La certification des entités en charge de la maintenance

Comme pour les entreprises ferroviaires, le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 offre la possibilité de certifier en tant qu'entité en charge de la maintenance (ECM) un gestionnaire d'infrastructure qui assurerait lui-même l'entretien de ses wagons. Son aptitude à assurer les missions correspondantes est alors évaluée dans le cadre de sa demande d'agrément de sécurité.

Aucun gestionnaire d'infrastructure n'a demandé à bénéficier de cette possibilité au cours de l'année 2011.

Au Journal officiel de l'Union européenne du 11 mai 2011, a été publié le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007.

Ce règlement remplace les dispositions présentées dans le protocole d'accord et ses annexes établissant les principes fondamentaux d'un système commun de certification des ECM de wagons signé le 14 mai 2009 à Bruxelles entre des représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Roumanie puis signé le 22 janvier 2010 par la Suisse. Ces dispositions étaient reprises à l'article 3.1 et à l'annexe II de l'arrêté du 1^{er} juillet 2004 modifié relatif aux exigences applicables aux matériels roulants circulant sur le réseau ferré national.

Au-delà des principes qu'il fixe pour la certification des ECM, pour des entités qui n'assureraient que ces missions, il permet également de certifier, en tant qu'ECM, une entreprise ferroviaire qui assurerait elle-même l'entretien de ses wagons. Son aptitude à assurer les missions correspondantes est alors évaluée dans le cadre de sa demande de certificat de sécurité.



La surveillance des opérateurs

1. Les actions menées

1.1 Les contrôles et la veille sur le niveau de sécurité

1.1.1. Les contrôles

94 contrôles dont 50 audits et 44 inspections ont été réalisés en 2011 par l'EPSF sur le réseau ferré national, soit une hausse de 20 % par rapport à l'année 2010. Sur les 50 audits réalisés, 23 étaient des audits dits « systématiques » s'inscrivant dans des thématiques d'ensemble définies a priori et 27 des audits dits « conjoncturels ». Concernant les audits systématiques, les sujets de l'année 2011 reprenaient essentiellement les thèmes SGS (système de gestion de la sécurité), contrôle et REX ainsi que les centres de formations et les autorisations de mise en exploitation commerciale.

Nombre d'audits des EF/GI réalisés en 2011				
	GI/GID	EF	Centres de formation	Autres
Nombre d'audits systématiques	4	13	6	0
Nombre total d'audits réalisés	9	23	6	12

Nombre d'inspections des EF/GI réalisées en 2011				
	GI/GID	EF	Centres de formation	Autres
Nombre d'inspections réalisées	4	13	6	0

Concernant les audits conjoncturels, deux d'entre eux retiennent particulièrement l'attention : l'audit mené sur la prise en compte de la sécurité lors de l'attribution des sillons et celui sur les constituants d'interopérabilité.

- L'audit sur les sillons a concerné les entreprises ferroviaires, la DCF et RFF. Cet audit a permis d'examiner l'ensemble des procédures de sécurité liées aux principes d'allocation des sillons depuis la demande jusqu'au tracé sur le graphique de circulation dans toutes ses phases de construction.
- Quant à l'audit sur les constituants d'interopérabilité, il a porté précisément sur l'aptitude à faire circuler sans entrave des trains sur les réseaux ferroviaires d'États membres différents en mettant en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques et de la réglementation.

1.1.2. La veille

En 2011, la cellule « base de données incidents » a enregistré environ 10 000 événements relatifs à l'exploitation dont plus de 2 000 concernaient directement la sécurité. L'ensemble des informa-

tions parvient au sein de cette cellule par les sources d'informations du GI/GID et des entreprises ferroviaires.

L'EPSF a lancé cinq alertes de sécurité consécutives, soit au caractère récurrent d'un incident, soit à la nécessité d'informer rapidement l'ensemble des entreprises ferroviaires, les détenteurs de wagons et les autres autorités nationales de sécurité en raison de la gravité d'événements nécessitant la mise en œuvre de recommandations ou la prise de mesures conservatoires. Ce fut le cas, par exemple, après la coupure au niveau de l'essieu central d'un wagon porte-autos s'étant produit le 13 décembre 2011.

L'EPSF a poursuivi en 2011 sa démarche d'animation du retour d'expérience « Système ». Quatre réunions REX se sont tenues et ont permis de réunir l'ensemble des représentants des entreprises ferroviaires autorisées sur le RFN, des GI, ainsi que des représentants du MEEDDTL et du BEA TT.

Les échanges, qui ont eu lieu au cours de ces réunions REX, ont permis notamment :

- le partage de bonnes pratiques identifiées ;
- le partage du REX faisant suite à la présentation d'un incident ou accident ;
- des débats sur des problématiques communes.

Outre le déclenchement des alertes et les réunions REX, la veille s'est concrétisée par :

- quatre réunions trimestrielles de sécurité réunissant le GI, le GID et la DST ;
- la diffusion de 12 lettres mensuelles d'information sur les incidents « sécurité » les plus significatifs.

1.2 Aspects de vigilance / points sensibles à suivre

Certains thèmes repérés fragiles lors des contrôles doivent faire l'objet d'une vigilance accrue de la part des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure :

- l'organisation et la réalisation de leurs propres contrôles, inspections et audits ;
- l'organisation et la réalisation du retour d'expérience ;
- pour les centres de formation, la responsabilité pédagogique du centre vis-à-vis des formateurs d'entreprise ainsi que l'expérience, la formation à la pédagogie et le maintien des connaissances des formateurs.

2. Mesures prises à la suite des contrôles réalisés

L'ensemble des 94 contrôles s'est traduit par la notification, aux entités contrôlées, de 285 écarts dont 4 points bloquants, 72 écarts majeurs et 209 réserves.

Ces chiffres sont globalement stables par rapport à l'année 2010 pour laquelle l'EPSF avait comptabilisé 251 écarts mais sur un nombre inférieur de contrôles. On note surtout une baisse du nombre de points bloquants (13 en 2010) due, en partie, à l'amé-

lioration du fonctionnement des centres de formation qui constituaient jusqu'à présent la majorité des entités pour lesquelles des points bloquants avaient été notifiés.

Un point bloquant ou un écart majeur nécessite, de la part de l'entité concernée, une action corrective dans un délai de traitement impératif. Aucun retrait ou suspension de certificat de sécurité ou d'autorisation n'a été prononcé par l'EPSF en 2011.



**Mise en œuvre de la
méthode de sécurité**
commune sur l'évaluation
et l'appréciation
des risques

Le règlement 352/2009/CE a établi une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

Il est entré en application le 19 juillet 2010 pour les modifications techniques significatives concernant le matériel roulant et les sous-systèmes structurels puis a été étendu, à partir du 1^{er} juillet 2012, à toutes les modifications significatives concernant les aspects techniques, organisationnels ou opérationnels.

Cette transition devait permettre aux acteurs de se familiariser progressivement à cette nouvelle approche et à l'application de la méthode.

Afin de tenir compte de ce nouveau contexte réglementaire, l'EPSF a entrepris la réécriture des guides d'application relatifs aux certificats et agréments de sécurité d'entreprise ferroviaire et de gestionnaire d'infrastructure, ainsi qu'aux autorisations de mise en service.

Il prévoit également de publier deux recommandations relatives respectivement à :

- « la prise en compte de la sécurité ferroviaire en vue de la mise en exploitation sur RFN de services ou d'opérations commerciales : organisation des autorisations à obtenir et des actions à entreprendre » ;
- « l'application des méthodes de sécurité communes sur le RFN ».

Ces textes devraient être publiés d'ici à la fin 2012.

D'autre part, dans le cadre de cette démarche d'harmonisation des pratiques en matière de sécurité du système ferroviaire, six séances de présentation et de sensibilisation ont été organisées par l'EPSF au cours du premier semestre 2012 à destination :

- des gestionnaires d'infrastructure, de leurs délégués, de leurs prestataires et sous-traitants ;
- des entreprises ferroviaires ayant obtenu un certificat de sécurité les autorisant à circuler en France ;
- des organismes qualifiés agréés et des constructeurs de matériel roulant.

Suite à ces échanges, les participants ont convenu que la méthode de sécurité commune ne s'appliquait pas uniquement de manière ponctuelle mais devait être intégrée aux pratiques quotidiennes. Il est à retenir que les questions relatives aux risques associés, à leur couverture et à la nature de la modification doivent se poser à chaque fois qu'un changement est envisagé. Si celui-ci s'avère significatif, il est nécessaire de recourir à un évaluateur indépendant. Dans tous les cas, la traçabilité et le retour d'expérience de l'application de la méthode de sécurité commune sur l'évaluation des risques doit être assurée par l'entité qui apporte un changement au système.



Conclusion

Sur le plan de la sécurité ferroviaire, l'année 2011 a été marquée par la sensible augmentation du nombre de tués et de blessés graves sur le réseau ferroviaire français qui revient au niveau connu en 2008. Cette croissance est due essentiellement à une augmentation des victimes extérieures au système de transport. Cinquante personnes non autorisées à pénétrer sur les emprises ferroviaires y ont malheureusement trouvé la mort en 2011, la plupart d'entre elles étant heurtées par un train ou étant en situation irrégulière sur la voie.

L'EPSF récence ce phénomène au but de ses missions statistiques mais n'a pas les moyens d'expliquer ces évolutions de comportement pouvant mériter des analyses plus fines de la part du gestionnaire d'infrastructure et des autorités locales de police.

En revanche, s'agissant de la surveillance de la sécurité des circulations, la tendance observée en 2011 est positive, avec une diminution de 6 % par rapport à 2010.

Cette évolution générale positive recouvre néanmoins des situations diversifiées. L'EPSF caractérise ainsi trois événements comme particulièrement représentatifs de situation à risque rencontrés en 2011.

Trois événements significatifs

Le déraillement en pleine voie le 9 mars à environ 95 km/h de deux wagons d'un train fret survenu peu avant la gare d'Artenay (45)

Cet accident n'a fait aucune victime mais les dégâts matériels sont importants. Il a fait l'objet d'une enquête du BEA-TT. L'origine de cet accident est la rupture d'un axe d'essieu, conséquence d'une fissuration par fatigue de cet axe. Cet événement exceptionnel sur le réseau ferroviaire met en exergue l'importance d'une maîtrise de l'état du matériel roulant utilisé.

Le déraillement du 20 octobre entre Golfech et Valence d'Agen de wagons de ballast

Ce déraillement a eu lieu sur voie principale, alors que le train circulait à environ 90 km/h. Trois wagons chargés de ballast ont déraillé dont deux se sont couchés en engageant la voie contigüe. Cette situation aurait pu avoir des conséquences très graves en raison de la circulation d'un TGV croiseur. Des dégâts ont été constatés sur la rame TGV (vitres brisées et traces de choc et de frottement sur le flan de la caisse). La cause de ce déraillement, qui a entraîné l'engagement d'une enquête du BEA-TT, n'a pas été clairement identifiée, les premières investigations n'ayant pas mis en évidence d'anomalies ou d'écarts aux règles de sécurité. Un tel événement met en évidence l'existence de risques permanents dans l'exploitation de la sécurité et la nécessité de veiller rigoureusement au maintien des différentes « barrières de sécurité » techniques ou organisationnelles.

Le 25 octobre entre Salon et Miramas (13) la collision d'un train de fret suivi du déraillement de son dernier wagon, wagon citerne affecté au transport de matières dangereuses, vide en la circonstance

Il n'y a pas eu de blessé mais le « Plan Marchandises Dangereuses » a été déclenché. La collision s'est produite à environ 20 km/h et

est la conséquence du défaut d'attention du conducteur dont le train, composé de deux machines, circulait en canton occupé sous le régime de la marche à vue. Cette situation renvoie à l'importance du respect des fondamentaux de la sécurité dans les gestes métier de base au quotidien, que ce soit l'application des procédures imposées par la signalisation ou par les consignes d'exploitation. Cette situation doit être exploitée en termes de retour d'expérience dans le cadre du management de la sécurité des équipes de conduite. Le système de gestion de la sécurité (SGS) à travers la mise en place des contrôles sur le vif ou a posteriori et le retour d'expérience sont des outils indispensables pour la maîtrise de leur exploitation de sécurité pour les opérateurs.

Les évolutions constatées en 2011 sont présentées de manière synthétique pour chacun des grands domaines.

Exploitation

2011 a vu une baisse du nombre de collisions ou de déraillements. Toutefois, les heurts d'engins de travaux avec des circulations commerciales sont un sujet d'inquiétude. Ces incidents liés sans doute à la multiplication du nombre de chantiers sur le réseau mettent systématiquement en évidence des difficultés d'organisation ou de communication. La poursuite des efforts de rénovation du réseau fait de ce sujet un thème à surveiller particulièrement.

Les franchissements de signaux fermés d'arrêt ont vu leur nombre se stabiliser lors de ces trois dernières années. Sur voie principale, le nombre de franchissements avec engagement du point protégé a diminué de moitié entre 2007 et 2011.

De même, le nombre d'incidents de marchandises dangereuses est en forte baisse en 2011, malgré une recrudescence d'événements constatée en début d'année sur le site de Woippy. Ces incidents se concentrent sur les défauts de chargement.

Matériel roulant

Les incendies sur le matériel roulant, dont la cause principale est une avarie sur l'engin-moteur, qui avaient atteint un nombre de 48 incidents déclarés en 2010 reviennent à 30 en 2011.

En revanche, un nombre important d'incidents liés à des pertes de pièces sur des circulations en mouvement a été constaté. Trois incidents similaires impliquant des wagons citernes (désolidarisation de la plaque pare-soleil située au-dessus du wagon) ont été, par exemple, recensés en 2011. Le bon état du matériel roulant constitue ainsi un point de vigilance pour l'EPSF. L'EPSF accentuera son effort en 2012 sur les contrôles des entités en charge de la maintenance ayant en charge la programmation et la réalisation de la maintenance.

Infrastructure

Le nombre de ruptures de rails est en baisse sur l'ensemble de l'année par rapport à l'année précédente, en raison notamment d'une période hivernale moins rigoureuse au 4^e trimestre.

Néanmoins, les incidents affectant la voie doivent rester sous surveillance, en termes de politique de maintenance et de retour d'expérience pour améliorer la maîtrise de la géométrie de la voie notamment en termes de préparation de la saison chaude, afin de ne pas reproduire des événements du type de celui de Roquemaure sur LGV ou en gare de Solliès-Pont au mois de juillet. Un indicateur est particulièrement suivi et concerne les chocs anormaux signalés par les conducteurs en raison d'un défaut de l'infrastructure.

Les actes de malveillance constatés sur le réseau sont également un facteur de risque sur la sécurité des circulations. Certains vols de câbles engendrant des dérangements des installations fixes contraires à la sécurité.

Surveillance des opérateurs

L'EPSF a réalisé des audits sur les thèmes du contrôle et du retour d'expérience internes prévus par les systèmes de gestion de sécurité des entreprises ferroviaires et en a contrôlé la déclinaison concrète. D'une manière générale, ces domaines restent perfectibles et leur mise en œuvre est réalisée avec des degrés d'efficacité divers.

Le déploiement effectif de ces processus, comme le meilleur suivi des actions correctives identifiées à l'issue des contrôles réalisés, formeront des axes d'amélioration des pratiques de maîtrise de la sécurité que l'EPSF s'attachera à développer en 2012.



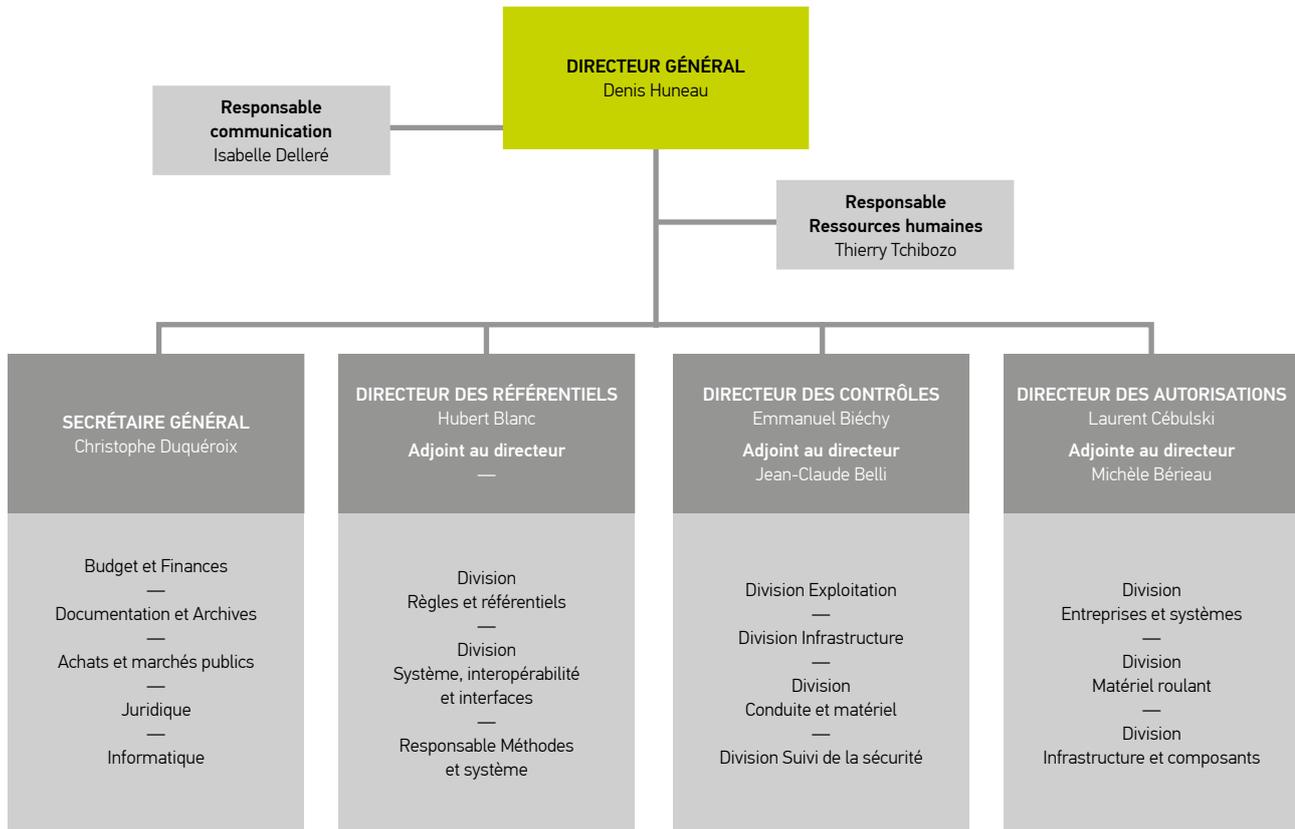


Annexes

Annexe A.

Organigramme de l'Établissement public de sécurité ferroviaire

1. Organisation interne



2. Relations entre l'EPSF et ses principaux partenaires



Annexe B.

Informations relatives au réseau et au secteur ferroviaire

1. Gestionnaires de l'infrastructure

1.1 Réseau ferré de France

Nom Adresse postale	Adresse web Lien vers le document de référence du réseau	Agrément de sécurité numéro/date	Date de début de l'activité commerciale
RFF 92, avenue de France 75648 Paris Cedex 13	www.rff.fr rff-document-de-reference.eu	27/02/2008	Juillet 1997

km de lignes électrifiées par type	15 687 km dont 5 863 km en 1 500 V, 9 698 km en 25 kV et 126 km en 3 ^e rail
km de voies doubles et simples	42 039 km de voie dont 29 296 km en double voie et 12 743 km en voie unique
km de lignes à grande vitesse	2 022 km
% km de lignes utilisant un système ATP	52,3 %
nombre de PN	18 138 dont 15 756 sur des lignes exploitées du RFN

1.2 TP Ferro

Nom Adresse postale	Adresse web Lien vers le document de référence du réseau	Agrément de sécurité numéro/date	Date de début de l'activité commerciale
TP FERRO Ctra de Llers a Hostalets GIP- 5107, Km 1 17730 Llers - Espagne	www.tpferro.com http://www.tpferro.com/sites/default/files/images/Document-de-Reference-du-Reseau-TPFERRO-2012.pdf	15/12/2010	Décembre 2010

km de lignes électrifiées par type	4,4495 km en 1500 V et 89,5 km en 25 kV
km de voies doubles et simples	94,13 km de voies double
km de lignes à grande vitesse	86,73 km
% km de lignes utilisant un système ATP	100 %
nombre de PN	0

2. Entreprises ferroviaires

Nom	Adresse postale	Certificat de sécurité A-B 2004/49/CE numéro	Date de début de l'activité commerciale	Type de trafic
CFL CARGO	11 boulevard Kennedy L-4170 Esch sur Alzette – Luxembourg	A: LU 11 2010 0001 B: FR 12 2009 0016	04/02/2008	Fret
COLAS RAIL	44 rue Mermoz 78 600 Maisons Laffitte	A: FR 11 2009 0007 B: FR 12 2009 0015	08/01/07 sous certificat SECO RAIL	Fret
SNCB	40 avenue de la porte de Hal (section 13/4) B1060 Bruxelles - Belgique	A: BE 11 2008 0001 B: FR 12 2008 0012	11/12/2006	Fret
ECR	Immeuble le Palacio 25-29 place de la Madeleine 75008 Paris	A: FR 11 2010 0016 B: FR 12 2010 0017	13/05/2006 sous certificat EWSI	Fret
SNCF	34 rue du Cdt Mouchotte 75699 Paris	A: FR 11 2009 0021 B: FR 12 2009 0022	Antérieure à la délivrance	Fret et voyageurs
VFLI	6 rue d'Amsterdam, 75009 Paris	A: FR 11 2010 0013 B: FR 12 2010 0025	04/10/2007	Fret
TSO	Chemin du Corps de Garde 77501 Chelles	A: FR 11 2009 0002 B: FR 12 2009 0012	29/07/2009	Fret
TRENITALIA	Piazza della Croce Rossa 1 006161 Rome – Italie	B: FR 12 2010 0002	22/02/2011	Fret et voyageurs
TPCF	26 boulevard de l'Agly 66220 Saint-Paul de Fenouillet	A: FR 11 2010 0005 B: FR 12 2010 0006	22/07/2010	Fret
CFR	33 rue Louis Coudant 58340 Cergy-la-Tour	A: FR 11 2010 0009 B: FR 12 2010 0012	19/11/2010	Fret
EUROSTAR INTERNATIONAL LIMITED	Times House, Bravingtons Walk London N1 9AW – Royaume Uni	A: UK 11 2009 0083 B: FR 12 2010 0011	01/09/2010	Voyageurs
EUROPORTE CHANNEL	15 rue des Sablons – 75016 Paris	A: FR 11 2010 0020 B: FR 12 2010 0021	26/11/2007 sous certificat Europorte2	Fret
EUROPORTE FRANCE	15 rue des Sablons – 75016 Paris	A: FR 11 2010 0018 B: FR 12 2010 0019	13/06/2005 sous certificat CFTA CARGO	Fret
OSR France	Domaine Paindavoine 13 rue Berthelot – 59000 Lille	A: FR 11 2010 0022 B: FR 12 2010 0023	13/12/2010	Fret
CROSSRAIL BENELUX	Luchthavenlei 7A B 2100 Deurne – Belgique	A: BE 11 2008 0003 B: FR 12 2010 0024	Lacement prévu courant 2011	Fret
RENFE	Avda. De Burgos, 8bis Planta 10 Edificio Genesis 28036 Madrid – Espagne	A: ES 11 2011 0002 B: FR 12 2011 0011	21/12/2010	Fret
SNCB LOGISTICS	Avenue de la Porte de Hall 40 Section 13/4 B-1060 Bruxelles - Belgique	A: BE 11 2010 0003 B: FR 12 2011 0003		
ETF SERVICES	267 chaussée Jules César 95250 Beauchamp	A: FR 11 2011 0006 B: FR 12 2011 0007		
COMSA RAIL TRANSPORT	Edificio Numancia 1, 10 ^a C/ Viriato, 47, 08014 Barcelone - Espagne	A: ES 11 2007 0001 B: FR 12 2011 0005		
TRENITALIA VEOLIA TRANSDEV	15 rue des Sablons – 75016 Paris	A: FR 11 2011 0020 B: FR 12 2011 0021		
TX LOGISTIK	Rhoendorferstr. 85 D 53604 Bad Honnef -Allemagne	A: DE 11 2011 0000 B: FR 12 2011 0017		Fret
RDT13	Siège Social de la RDT13 1 rue Ernest Prados - Pont de l'Arc 13090 Aix en Provence	A: FR 11 2011 0022 B: FR 12 2011 0023		

Annexe C.

Indicateurs de sécurité communs

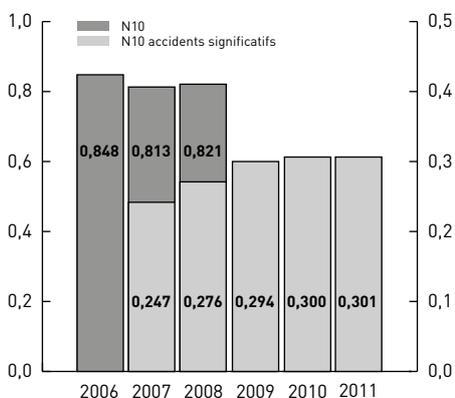
1. Indicateurs de sécurité communs – données

Dans la mesure où les données sont disponibles, les valeurs reprises ci-dessous pour une année correspondent à la moyenne de l'indicateur sur les cinq dernières années, l'objectif à terme est donc atteint pour une valeur moyennée sur les cinq dernières

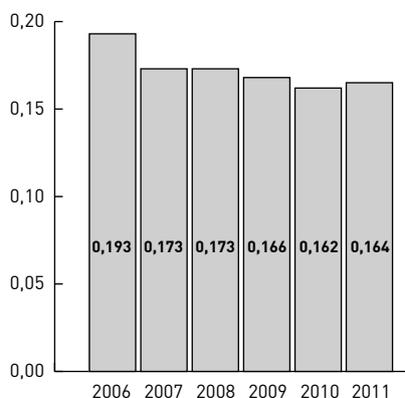
années. Pour exemple, dans le cas d'un indicateur disponible en 2007, les données pour l'année 2011 sont calculées avec les valeurs relatives à la moyenne des années 2007, 2008, 2009, 2010 et 2011.

1.1 Vue d'ensemble des performances

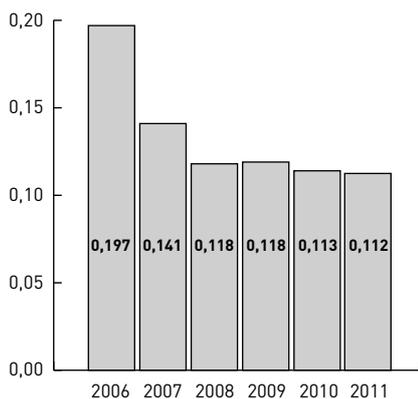
N10 : Nombre relatif d'accidents par million de train-km



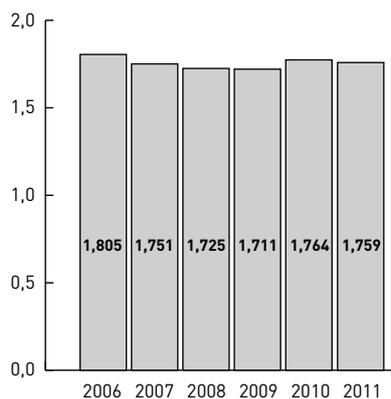
TK10 : Nombre relatif de tués par million de train-km.



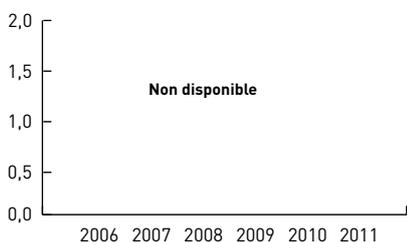
TS10 : Nombre relatif de blessés graves par million de train-km



I10 : Nombre relatif de précurseurs par million de train-km



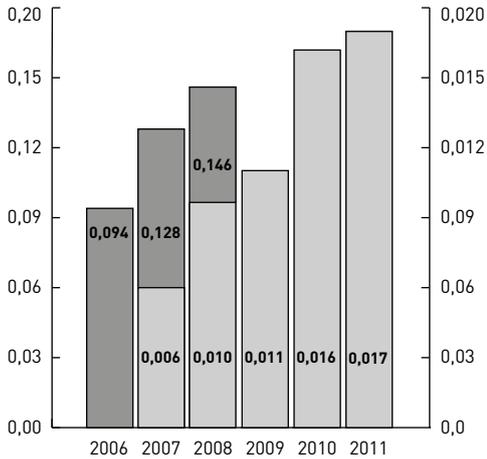
Total des coûts en million d'euros par million de train-km



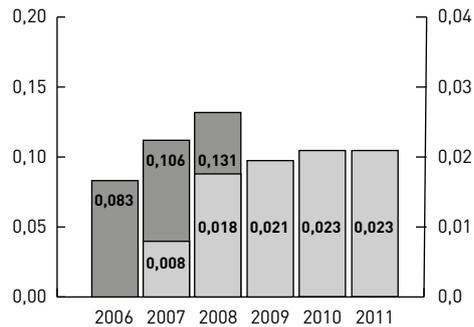
1.2 Accidents présentés par type

- Nombre relatif aux accidents
- Nombre relatif aux accidents significatifs

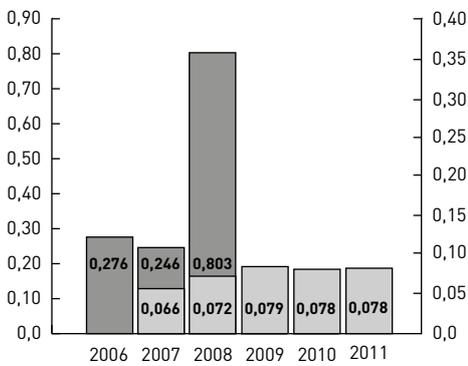
N11 : Nombre relatif de collisions par million de train-km



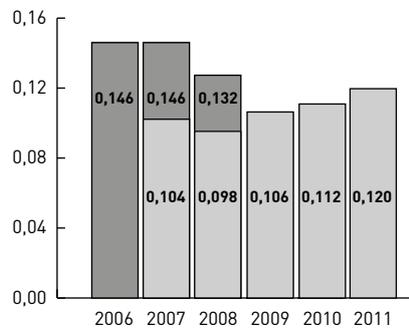
N12 : Nombre relatif de déraillements par million de train-km



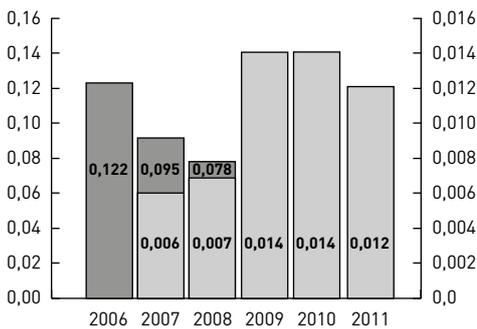
N13 : Nombre relatif d'accidents de passage à niveau par million de train-km



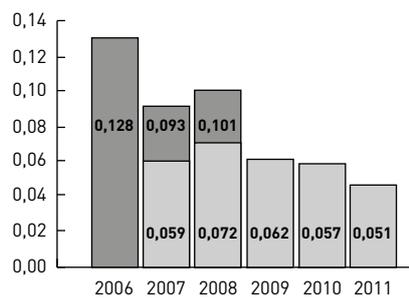
N14 : Nombre relatif d'accidents de personnes causés par le matériel roulant en mouvement par million de train-km



N15 : Nombre relatif d'incendies de matériel roulant par million de train-km

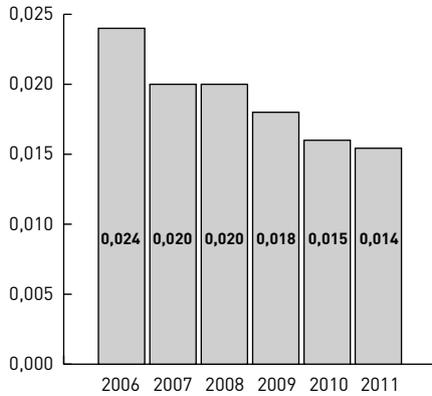


N16 : Nombre relatif d'accidents autres par million de train-km

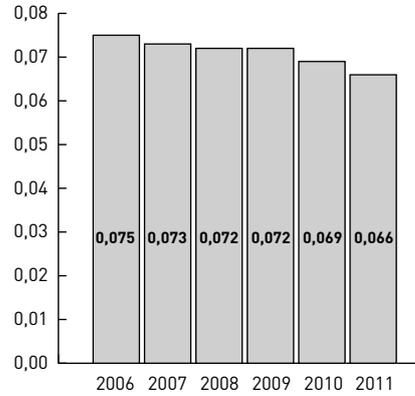


1.3 Morts répartis par type de personne impliqué

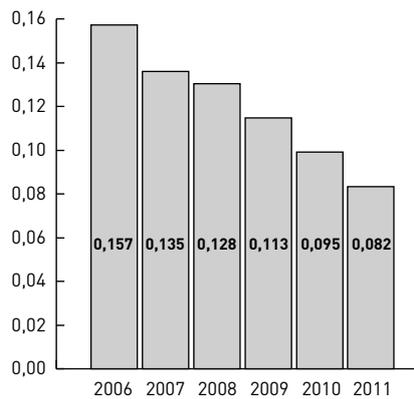
PK10 : Nombre relatif de voyageurs tués par million de train-km



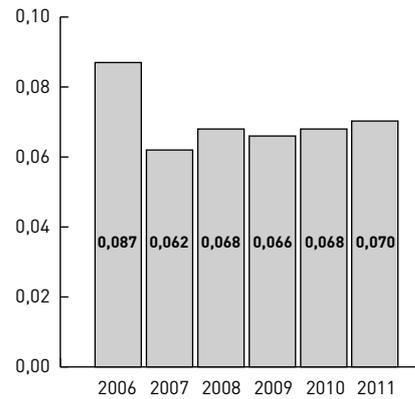
LK10 : Nombre relatif d'usagers de PN tués par million de train-km



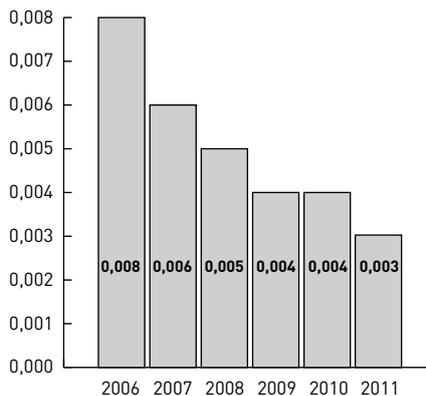
PK20 : Nombre relatif de voyageurs tués par million de voyageurs-km



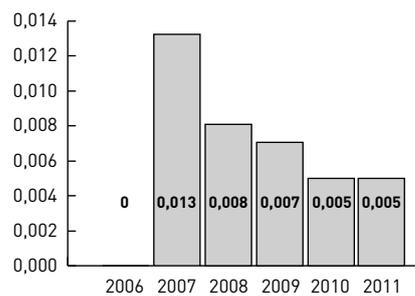
UK10 : Nombre relatif de personnes non autorisées tuées par million de train-km



SK10 : Nombre relatif d'employés tués par million de train-km

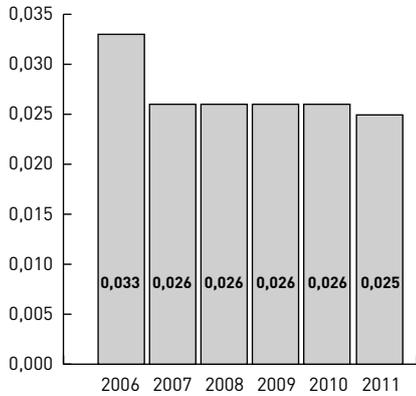


OK10 : Nombre relatif de personnes autres tuées par million de train-km

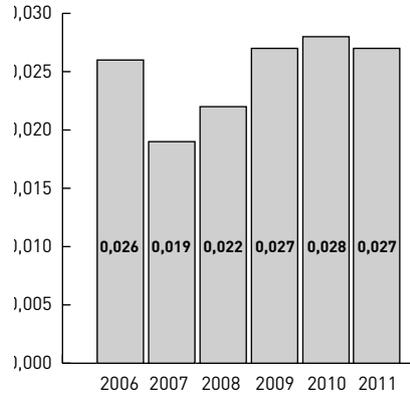


1.4 Blessés répartis par type de personne impliqué

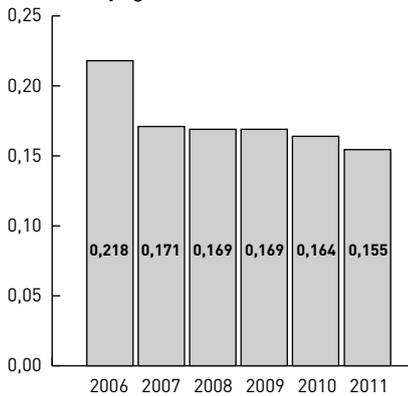
PS10 : Nombre relatif de voyageurs blessés par million de train-km



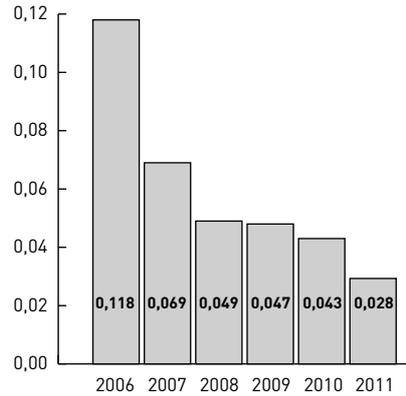
LS10 : Nombre relatif d'utilisateurs de PN blessés par million de train-km



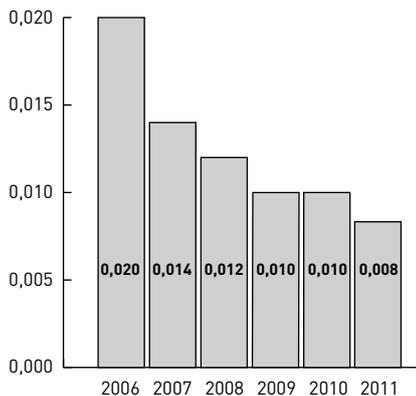
PS20 : Nombre relatif de voyageurs blessés par million de voyageurs-km



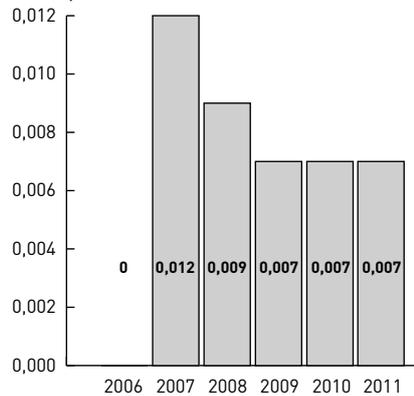
US10 : Nombre relatif de personnes non autorisées blessées par million de train-km



SS10 : Nombre relatif d'employés blessés par million de train-km

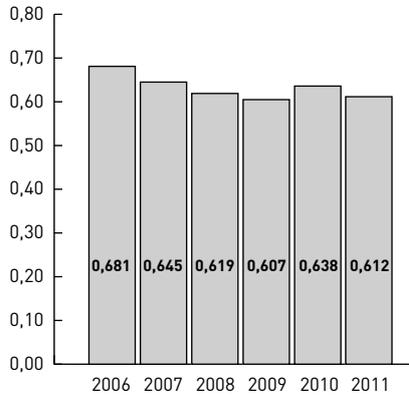


OS10 : Nombre relatif de personnes autres blessées par million de train-km

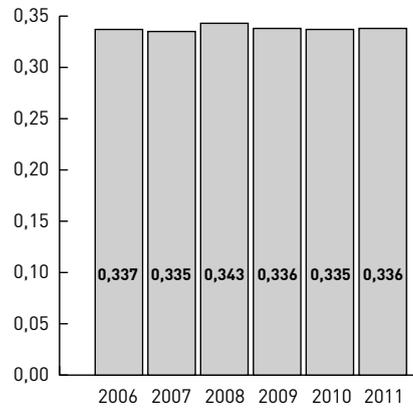


1.5 Précurseurs d'accidents

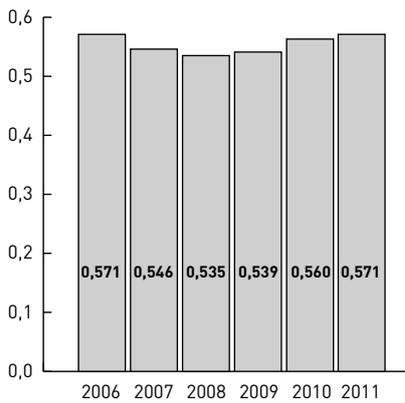
I11 : Nombre relatif de rails cassés par million de train-km



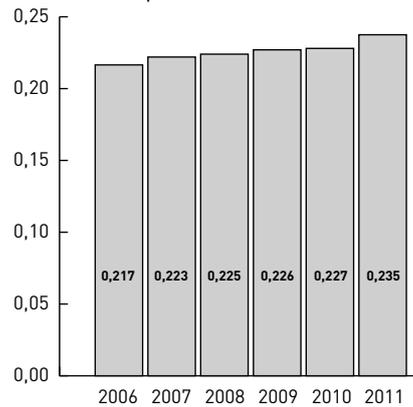
I12 : Nombre relatif de gauches de voie par million de train-km



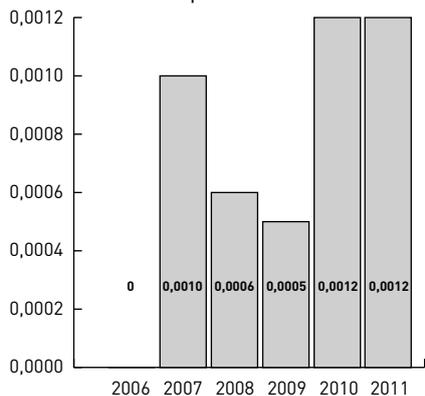
I13 : Nombre relatif de pannes de signalisation par million de train-km



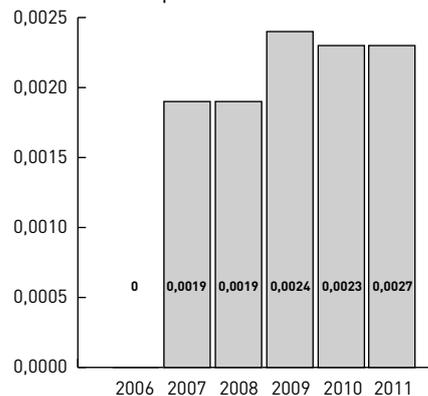
I14 : Nombre relatif de franchissements de signaux franchis fermés par million de train-km



I15 : Nombre relatif de roues cassées sur du matériel roulant en service par million de train-km

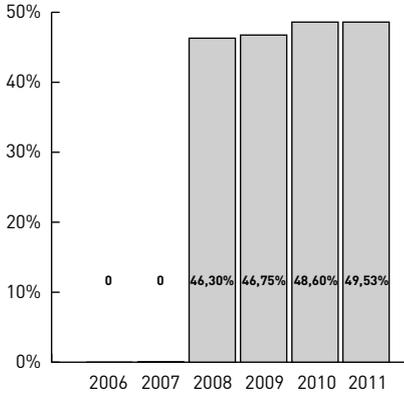


I16 : Nombre relatif d'essieux cassés sur du matériel roulant en service par million de train-km

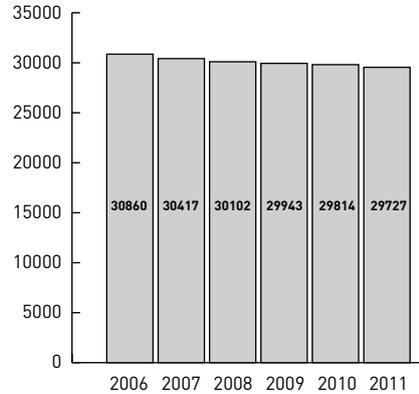


1.6 Sécurité technique de l'infrastructure et sa mise en œuvre, management de la sécurité

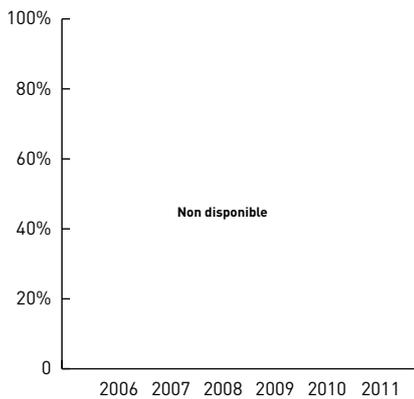
Pourcentage des lignes dotées d'un système de protection automatique des trains (ATP) en service



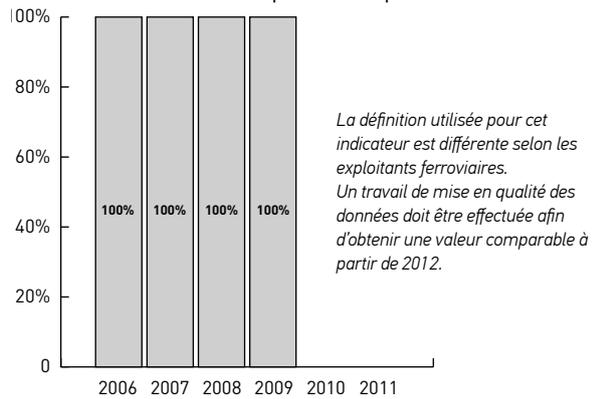
Nombre de km de lignes



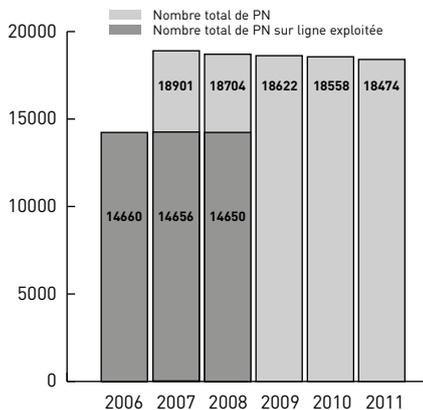
Pourcentage de km-train utilisant des systèmes ATP opérationnels



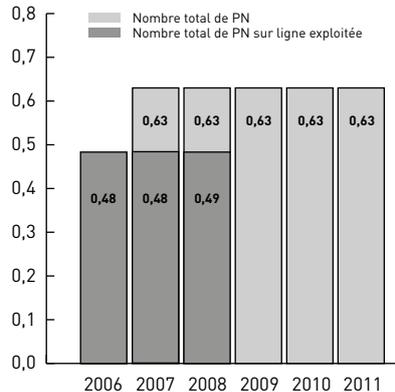
Pourcentage du nombre d'audits internes effectués par rapport au nombre d'audits requis (et/ou prévus)



Nombre total de passages à niveau (PN)



Nombre total de PN par km de ligne



2. Définitions utilisées dans le rapport

2.1 Définitions liées aux types d'accidents

Accident significatif

Tout accident impliquant au moins un véhicule ferroviaire en mouvement et provoquant la mort ou des blessures graves pour au moins une personne ou des dommages significatifs au matériel roulant, aux voies, à d'autres installations ou à l'environnement (tout dommage équivalent ou supérieur à 150 000 euros), ou des interruptions importantes de la circulation (suspension des services ferroviaires sur une ligne de chemin de fer principale pendant six heures ou plus). Les accidents survenant dans les ateliers, les entrepôts et les dépôts sont exclus.

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.

Déraillement

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

Accident de passage 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) lorsqu'ils circulent entre la gare de départ et de 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.

2.2 Définitions liées aux conséquences humaines des accidents

Personne tuée

Toute personne tuée sur le coup ou décédant dans les 30 jours à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf suicide.

Personne grièvement blessée

Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt quatre heures à la suite d'un accident de chemin de fer, sauf tentative 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.

2.3 Définitions liées aux précurseurs

Tous les précurseurs sont notifiés, qu'ils entraînent ou non un accident. Les précurseurs qui entraînent un accident sont notifiés dans les ISC relatifs aux précurseurs. S'ils sont significatifs, les accidents survenus sont également notifiés dans les ISC relatifs aux accidents.

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 la fermeture de la voie 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 dans lequel un train franchit un signal fermé sans autorisation. Ne sont pas inclus les cas de figure dans lesquels, pour quelque raison que ce soit, le signal n'est pas fermé suffisamment tôt pour permettre à l'agent de conduite d'arrêter le train avant le signal.

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 chapitre D.

Annexe E.

Évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité

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

Sans objet en 2011

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 2011	Avec licence délivrée par la France	3	1	2	Colas Rail ETF Services Europorte France RDT 13 TPCF Trenitalia Veolia Transdev
	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 2011	Avec partie A délivrée en France	3	8	2	CFR Colas Rail (2) ETF Services Europorte France OSR France RDT 13 SNCF (2) TPCF (2) Trenitalia Veolia Transdev TSO
	Avec partie A délivrée dans un autre État membre	3	3	1	Comsa Rail Transport Eurostar Renfe SNCB SNCB Logistics Trenitalia TX Logistik

			A	R	I	EF
E.2.3 Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A enregistrées au cours de l'année 2011	Avec licence délivrée par la France	de nouveaux certificats	3	-	-	ETF Services Trenitalia Veolia Transdev RDT 13
		des certificats mis à jour/modifiés	1	-	2	TPCF (2) ECR
		des certificats renouvelés	2	-	-	Europorte France Colas Rail
	Avec licence délivrée dans un autre État membre	de nouveaux certificats	-	-	-	-
		des certificats mis à jour/modifiés	-	-	-	-
		des certificats renouvelés	-	-	-	-

			A	R	I	EF
E.2.4 Nombre de demandes de certificats de sécurité partie B enregistrées au cours de l'année 2011	Avec partie A délivrée en France	de nouveaux certificats	3	-	-	ETF Services Trenitalia Veolia Transdev RDT 13
		des certificats mis à jour/modifiés	7	-	2	OSR France CFR TPCF (3) TSO SNCF (2) ECR
		des certificats renouvelés	2	-	-	Europorte France Colas Rail
	Avec partie A délivrée dans un autre État membre	de nouveaux certificats	1	-	-	Comsa Rail Transport
		des certificats mis à jour/modifiés	3	-	-	SNCB Eurostar Trenitalia
		des certificats renouvelés	1	-	-	Renfe

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 décembre 2011

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 2011 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés en France	-	1	-

		A	R	I	GI
E.3.2 Nombre de demandes d'agréments de sécurité présentées au cours de l'année 2011 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés en France	nouveaux agréments	-	-	-	-
	agréments mis à jour/modifiés	1	-	-	RFF / SNCF GID
	agréments renouvelés	-	-	-	-

A = demande acceptée, l'agrément est déjà délivré • R = demande refusée, aucun agrément n'a été délivré • I = l'affaire est encore en instance au 31 décembre 2011

	Nouveaux	Mis à jour/modifiés	Renouvelés
E.3.3 Nombre d'agréments de sécurité valables détenus au cours de l'année 2011 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans un autre État membre	-	-	-

		A	R	I	GI
E.3.4 Nombre de demandes d'agréments de sécurité présentées au cours de l'année 2011 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés dans un autre État membre	nouveaux agréments	-	-	-	-
	agréments mis à jour/modifiés	-	-	-	-
	agréments renouvelés	-	-	-	-

A = demande acceptée, l'agrément est déjà délivré • R = demande refusée, aucun agrément n'a été délivré • I = l'affaire est encore en instance au 31 décembre 2011

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 2011 pour des entreprises ferroviaires qui détiennent	une licence délivrée par la France	Colas Rail			120
		ETF Services	90		
		Europorte France			117
		RDT 13	120		
		TPCF		120	
	Trenitalia Veolia Transdev	8*			
	une licence délivrée par un autre État membre	-	-	-	-

* Seule la licence d'entreprise ferroviaire était manquante.

5. Aspects de procédure – Certificats de sécurité partie B

		Entreprise ferroviaire	Nouveau	Mis 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 B au cours de l'année 2011 pour des entreprises ferroviaires qui détiennent	une partie A délivrée en France	CFR		76	
		Colas Rail		115	
		Colas Rail			120
		ETF Services	90		
		Europorte France			117
		OSR France		35	
		RDT 13	120		
		SNCF		57	
		SNCF		6	
		TPCF		120	
		TPCF		17	
		Trenitalia Veolia Transdev	8*		
		TSO		75	
	une partie A délivrée dans un autre État membre	Comsa Rail Transport	115		
		Eurostar		120	
		Renfe		21	
		SNCB		1**	
		SNCB Logistics	119		
		Trenitalia		11	
TX Logistik	118				

* Seule la licence d'entreprise ferroviaire était manquante ** Mise à jour du formulaire partie B

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 2011 pour un gestionnaire d'infrastructure	RFF / SNCF-GID	-	105	-	-
	enregistré dans un autre État membre	-	-	-	-



Édité en décembre 2012

Conception graphique:
LINKS CRÉATION GRAPHIQUE



Impression:
Alliance Partenaires Graphiques

ISSN: 1967-0656

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



L'Établissement public de sécurité ferroviaire exerce, pour le compte du ministère chargé des transports et dans le cadre de la réglementation, les fonctions dévolues à l'autorité nationale de sécurité ferroviaire au sens de la directive 2004/49/CE.